UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT D'AIX

LES TARIFS SPÉCIAUX

DE

CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

PAR

C. PEAUDECERF

MARSEILLE
IMPRIMERIE MARSEILLAISE
39, Rue Sainte, 39

1908

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545811_0022

LES TARIFS SPÉCIAUX

DE

CHEMINS DE FER

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT D'AIX

LES TARIFS SPÉCIAUX

DE

CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

PAR

C. PEAUDECERF

ACAD. D'AIX
FACULTÉ DE DROIT
BIBL.

MARSEILLE
IMPRIMERIE MARSEILLAISE
39, Rue Sainte, 39
—
1908

A LA MÉMOIRE

DE MON PÈRE ET DE MA MÈRE

COMMISSION

Président : M. BABLED ;

Assesseurs { M. DELPECH ;
M. RAYNAUD.

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE. — FACULTÉ DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

MM. Bry, doyen, professeur de Droit romain, chargé des Cours de Pandectes et de Législation industrielle.

Jourdan, professeur de Droit civil, chargé du Cours d'Histoire du Droit privé (Doctorat).

Bouvier-Bangillon, professeur de Droit commercial, chargé du Cours de Droit maritime.

Vermond, professeur de Droit romain, chargé du Cours de Pandectes.

Moreau, professeur de Droit administratif, chargé des Cours de Législation financière et de Droit administratif approfondi.

Audinet, professeur de Droit international public et privé, chargé du Cours de Droit international public (Doctorat).

Cézar-Bru, professeur de Droit civil, chargé du Cours de Droit civil approfondi.

Babled, professeur d'Économie politique, chargé du Cours d'Histoire des doctrines économiques (Doctorat).

Bonnecarrère, professeur de Législation criminelle, chargé du Cours d'Enregistrement et Notariat.

Delpech, professeur de Droit public et de Droit constitutionnel, chargé du cours de Droit constitutionnel (Doctorat).

Ripert, agrégé, chargé du Cours de Droit civil.

Perroud, agrégé, chargé du Cours de Procédure civile et d'Histoire générale du Droit français.

Raynaud, agrégé, chargé des Cours d'Economie politique (Licence et Doctorat) et d'Histoire du Droit public (Doctorat).

Jougla, secrétaire.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

E. Baras. — *Canaux et chemins de fer.* Une brochure. — Paris, 1887.

Barthélemy. — *Traité élémentaire de droit administratif.* — Paris, 1902.

Carpentier et Maury. — *Traité pratique des chemins de fer.* — Paris, 1894.

H. Chardon. — *Les travaux publics.* — Paris, 1904.

Colson. — *Transports et tarifs.* — Paris, 1898.
Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways. Rapport de 1903 au Comité consultatif des chemins de fer.

J. Degrave. — *De l'intervention de l'Etat dans la fixation des tarifs de chemins de fer d'intérêt général.* (Thèse.) — Toulouse, 1905.

Féolde. — *Les transports par chemins de fer, voyageurs et marchandises.* (Thèse.) — Paris, 1890.

E. Fochier. — *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat, en Allemagne.* (Thèse.) — Paris, 1901.

Fuzier-Hermann. — *Répertoire* (au mot *Chemins de fer*).

Guillemain. — *Rivières et canaux.* — Paris, 1885.

De Kaufmann. — *La politique française en matière de chemins de fer.* — Paris, 1900.

P. Lillet. — *Considérations économiques sur la tarification française des transports de marchandises par chemins de fer.* (Thèse.) — Bordeaux, 1903.

L. Louvard. — *La réforme des tarifs de chemins de fer.* — Paris, 1881.

Pandectes françaises (au mot *Chemins de fer*).

Picard. — *Traité des chemins de fer.* — Quatre volumes. Paris, 1883-1885.

Recueil Chaix, 4e trimestre 1907. (Marchandises.)

G. Rochette de Lempdes. — *Traité de correspondance et de réexpédition.* (Thèse.) — Paris, 1906.

De Rousier. — *Les industries monopolisées aux Etats-Unis.* Paris, 1898.

J.-C. Roux. — *Notre marine marchande.*

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. (Publication annuelle de l'Office impérial des chemins de fer allemands.)

J. Varet. — *Du prix des transports par chemins de fer.* (Thèse.) — Paris, 1907.

R. Verneaux. — *L'industrie des transports maritimes au XIXe siècle et au commencement du XXe.* — Paris, 1903.

INTRODUCTION

Les transports de marchandises par chemin de fer se font, en France, sous l'empire de deux sortes de tarifs : les tarifs généraux et les tarifs spéciaux. Les premiers forment comme une sorte de droit commun des transports, en ce sens qu'à défaut d'ordre contraire des expéditeurs, ce sont eux qui sont toujours appliqués. Les tarifs spéciaux constituent donc l'exception, par ce fait qu'ils ne sont applicables que sur demande expresse (1).

Cependant, si l'on considère les statistiques, l'on découvre que les tarifs spéciaux, malgré leur caractère d'exception, ont une singulière importance et qu'ils jouent un rôle prépondérant dans les transports par chemin de fer.

C'est ainsi que, d'une enquête faite un peu avant la dernière réforme des tarifs, il ressort qu'en petite vitesse, les tarifs spéciaux s'appliquaient déjà, à cette époque, à la moitié environ des expéditions, et donnaient les trois quarts de la recette.

(1) Il y a quelques exceptions où certains tarifs spéciaux sont appliqués d'office.

La réforme de 1890, pour des raisons que nous examinerons dans les pages qui suivent, n'a fait qu'étendre encore l'emploi des tarifs spéciaux, au point que l'on peut dire actuellement, sans crainte d'être trop paradoxal, que, pour les besoins du commerce, l'application du tarif général est devenue exceptionnelle.

C'est donc sous le régime des tarifs spéciaux que s'effectue, chez nous, la majeure partie du trafic.

Il nous a semblé utile, en raison de cette importance même, de chercher tout d'abord ce qui différencie exactement ces tarifs des tarifs généraux, et, les isolant ensuite les uns des autres, malgré leur enchevêtrement plus apparent que réel d'ailleurs, d'en établir la classification. Ce sera, la première partie de cet ouvrage.

Dans une deuxième partie, critique celle-ci, nous essaierons tout d'abord de démontrer la nécessité des tarifs spéciaux, puis, après avoir examiné les différents reproches qui leur ont été faits, nous chercherons quel doit être exactement leur rôle dans la vie économique du pays, quelle orientation l'étude des systèmes étrangers doit nous empêcher de leur donner, et quelles réformes, enfin, pourraient leur être utilement appliquées.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

LA TARIFICATION FRANÇAISE

Qu'est-ce tout d'abord qu'un *tarif* ? On peut le définir : *le prix ou l'ensemble des prix perçus pour un transport déterminé.*

Or, chaque transport a sa valeur, et le prix perçu pour le transport sera, logiquement, l'expression de cette valeur (1). Il ne rentre pas dans le cadre restreint de cette étude d'examiner si la valeur du transport est déterminée par l'offre et la demande, ou si elle l'est par la plus-value donnée par le transport à l'objet transporté. Il ne nous appartient pas non plus, faisant table rase de la doctrine précédente qui voit dans le prix l'expression de la valeur, de rechercher s'il faut admettre celle qui veut faire payer le transport non ce qu'il vaut, mais ce qu'il coûte (2). En fait, l'on constate que le prix d'un transport varie entre deux points extrêmes qu'il ne

(1) Il est à noter que l'industrie des transports n'a pas toujours été considérée, en économie politique, comme productive de richesse. L'économiste américain Carey refusait de reconnaître cette qualité à tout travail humain dépensé à opérer des changements de lieu, sous prétexte que l'objet transporté, n'étant pas modifié, ne pouvait ainsi acquérir une valeur supérieure.

(2) Voir, à ce sujet : Paul Lillet, *Considérations économiques sur la tarification française des transports de marchandises par chemins de fer.* Thèse, Bordeaux, 1903.

pourra jamais dépasser : d'une part, la plus-value procurée à l'objet par le transport, prix maximum qui, en bonne règle, ne doit jamais être atteint ; d'autre part, le prix de revient, au-dessous duquel le transporteur ne peut descendre.

Il est clair, tout d'abord, que l'expéditeur n'a intérêt à faire voyager sa marchandise, que s'il peut trouver, à destination, un marché offrant des prix plus rémunérateurs que ceux du lieu d'origine. Supposons des expéditions de houille du bassin de la Loire sur Angers, au prix de 0 fr. 016 la tonne kilométrique. La houille, au point d'origine, vaut 20 francs la tonne ; à destination, le prix sur le marché est de 29 fr. 50 et, comme le prix du transport est de 6 fr. 40 la tonne pour les 400 kilomètres qui séparent la houillère du lieu de destination, il reste, pour la Compagnie minière expéditrice, un bénéfice de 3 fr. 10 par tonne. Mais si, par exemple, la concurrence de la batellerie ayant cessé, les tarifs sont relevés et qu'il faille payer 9 fr. 50 pour le même transport, il est aisé de voir que la Compagnie minière ne réalisera plus aucun bénéfice et que, par conséquent, elle aura intérêt à cesser ses expéditions de ce côté, pour chercher ailleurs un autre débouché.

Le transporteur, aussi bien que l'entrepreneur, ont donc intérêt à ce que ce maximum ne soit pas atteint.

En second lieu, le transporteur ne peut, sous peine de faillite, faire descendre ses tarifs au-dessous du prix de revient. Pour le chemin de fer, ce prix de revient est particulièrement difficile à établir, en raison des éléments multiples dont il est composé. Il comprend non seulement le prix du transport proprement dit, qui aug-

mentera ou diminuera en raison inverse du trafic (1), mais aussi la rémunération du capital de premier établissement, ce dernier élément constituant le péage (2), dont la moyenne s'obtiendra en divisant le prix de pre-

(1) « Les dépenses d'exploitation se divisent en deux catégories : la première est indépendante du trafic, la seconde augmente avec le trafic. Admettons pour un moment que le trafic d'un chemin de fer se réduise indéfiniment : il n'en faudra pas moins avoir une administration centrale des chefs de station, des agents chargés d'entretenir la voie et le matériel roulant. Il faudra entretenir les bâtiments et renouveler les traverses qui pourrissent en terre ; c'est la dépense indépendante du trafic. Mais si le trafic augmente, le personnel augmentera, l'usure de la voie et des machines s'accroîtra, il faudra plus de charbon ; il est évident que les dépenses sont grandies. On est à peu près d'accord pour reconnaître que la dépense kilométrique d'exploitation d'un chemin de fer se compose d'une somme constante, indépendante du trafic, comprise entre 4.000 et 6.000 francs, à laquelle il faut ajouter une somme proportionnelle à la recette brute comprise entre 40 et 60 % de cette recette. Si le trafic est faible, cette somme constante est la partie la plus grosse de la dépense, elle grève lourdement chaque tonne de marchandise qui passe sur la voie ; si, au contraire, le trafic est considérable, cette somme constante n'a plus qu'une influence insignifiante sur le prix de revient du transport de la tonne. En d'autres termes, le prix de revient du transport diminue rapidement à mesure que le trafic augmente. Cela était évident, mais encore fallait-il le dire. Il est clair que le prix de revient du transport est plus faible entre Paris et Chartres, où il passe 685.000 tonnes, qu'entre Rennes et Brest, où il en passe 106.000. C'est la loi de toute industrie ; la plus grande production annihile l'influence des frais généraux. » (Brière, *Revue des Deux Mondes*, mars 1880.)

(2) Le péage pourrait très bien être perçu ou supporté séparément et c'est ce qui existe notamment pour les canaux. L'Etat ou les Compagnies qui les ont construits, encaissent, lorsqu'ils le peuvent, un péage indépendant du prix du transport perçu par les particuliers transporteurs.

Nous ferons ressortir plus loin que le transport par eau ne paraît meilleur marché que le transport par fer qu'en raison, justement, de ce scindage. S'il fallait ajouter au prix d'un transport par eau la quote-part revenant à ce transport dans les frais de premier établissement, amortissement du capital, frais d'entretien, quote-part que le contribuable supporte seul dans la plupart des cas, le transport par eau reviendrait plus cher. (Voir p. 206.)

mier établissement de la ligne par le tonnage total auquel elle donne passage.

Voici donc les deux pôles entre lesquels les tarifs sont appelés à monter ou à descendre, sans jamais les dépasser.

Certains pays, comme l'Angleterre et les Etats-Unis, où l'exploitation commerciale est en honneur, laissent les tarifs évoluer sans grande réglementation, suivant les cours des marchandises, les effets de la concurrence ou des coalitions. D'autres, comme l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et la Russie, pour des raisons beaucoup plus gouvernementales ou financières qu'économiques, ont, au contraire, réglementé les tarifs à outrance ; mais ceux-ci sont exposés, là aussi, à de nombreuses fluctuations, pour des considérations administratives ou fiscales : même mal, en somme, bien qu'ayant une cause différente.

La France, enfin, où l'exploitation n'est ni purement commerciale, en raison des nombreuses prérogatives que l'Etat s'est réservées lors des conventions, ni régie d'Etat, puisque ce sont des Compagnies concessionnaires qui ont la charge de ce service public, a adopté un système intermédiaire, que nous allons rapidement examiner.

CHAPITRE DEUXIEME

LA TARIFICATION FRANÇAISE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Il semble, lorsqu'on aborde l'étude des tarifs de chemins de fer français, que l'on s'engage dans un labyrinthe dont il sera fort malaisé de sortir. Cette complication, cependant, est plus apparente que réelle et l'abondance des dénominations employées souvent à tort et à travers dans les discussions parlementaires et dans les publications ou journaux, en est la principale cause.

En fait, le système de tarification employé actuellement en France n'est régi que par un petit nombre de dispositions générales facilement compréhensibles, que nous allons exposer succinctement.

Le principe caractéristique de notre tarification est l'absence de faveur (1). L'exploitation des voies ferrées étant concédée à des Compagnies privées, l'Etat a pris, dans le cahier des charges, identique pour chacune d'elles, les dispositions nécessaires à la fois pour défendre le public contre les exigences de puissantes Compagnies et pour empêcher tout régime de faveur, en exigeant qu'avant d'être appliqué, tout tarif nouveau soit homologué par le ministre compétent, en l'espèce le ministre des Travaux publics (2).

(1) Voir, à ce sujet, au *Bulletin du Ministère des Travaux publics* (t. I, p. 41), la circulaire Varroy, du 16 juillet 1880.

(2) Il n'y a d'exception que pour certains tarifs spéciaux : les tarifs de transit et d'exportation, dont la nature essentiellement

Mais là ne se borne pas, en ce qui concerne les tarifs, l'intervention de l'Etat. Partant de cette idée que de trop nombreuses fluctuations dans les prix du transport ne pourraient que nuire au commerce, on a, dans le cahier des charges, établi un certain nombre de tarifs maxima plus ou moins élevés, suivant que la marchandise a plus ou moins de valeur ou de poids.

Pour la grande vitesse, une seule classe est prévue : le tarif unique est de 0 fr. 36 par tonne kilométrique. Par contre, pour la petite vitesse, les marchandises sont divisées en quatre classes, dont détail à la page ci-contre. On voit, pour les trois premières, le tarif baisser à mesure que la marchandise diminue de valeur ou devient plus pondéreuse.

Pour la quatrième classe (1), qui ne comprend que des marchandises pondéreuses et de peu de valeur, le tarif du cahier des charges est différentiel, ce qui signifie que les bases kilométriques décroissent avec la distance, entre les chiffres de 0 fr. 08 par kilomètre, et de 0 fr. 04.

Tels sont les tarifs originels, ceux qui vont servir de limite maxima.

S'il n'est pas permis, en effet, aux Compagnies de les dépasser, l'article 48 du cahier des charges vient les autoriser, sous réserve de l'approbation ministérielle,

commerciale est peu compatible avec les lenteurs de l'homologation.

D'autre part, le Gouvernement ne peut, sans l'assentiment des Compagnies, apporter aucune modification aux tarifs précédemment concertés et homologués, à moins que l'homologation n'ait été accordée qu'à titre provisoire. Voir : Joseph Degrave, *De l'intervention de l'Etat dans la fixation des tarifs de chemins de fer d'intérêt général*, p. 112, Toulouse, 1905, Rivière, éditeur.

(1) La quatrième classe a été insérée en 1863.

TARIF DU CAHIER DES CHARGES

PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE	PRIX de Péage	PRIX de Transport	PRIX TOTAUX
Marchandises transportées à grande vitesse			
Huitres, poissons frais, denrées, excédent de bagage et marchandises de toutes classes, transportés à la vitesse des trains de voyageurs	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse			
1re classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épicerie, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes...	0 09	0 07	0 16
2e classe. — Blés, grains, légumes, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires, chaux et plâtres, charbons de bois, bois à brûler dit « de corde », perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bière, levure sèche, coke, fers, cuivre, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
3e classe. — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sables, argiles, briques, ardoises.....	0 06	0 04	0 10
4e classe — Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables. — Pour les parcours de 0 à 100 kil., sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.	0 05	0 03	0 08
Pour les parcours de 101 à 300 kil., sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.	0 20	0 02	0 05
Au delà de 300 kilomètres.....	0 035	0 015	0 04

à établir des taxes moindres dans le cas où elles le jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie ferrée. Une fois le tarif nouveau homologué, elles ne pourront le relever avant un an.

Si l'on considère que les tarifs du cahier des charges sont prévus pour la durée de la concession, soit 99 ans, l'on doit reconnaître que cet article 48 était de toute nécessité, en raison des si nombreuses modifications que peuvent subir, pendant un si long laps de temps, les conditions de transport.

Les Compagnies, sous la poussée du public et dans un intérêt bien entendu, ont largement usé de la faculté qui leur était ainsi donnée.

Analysant chacun des articles des quatre classes précitées, elles y ont trouvé matière à plus de 15.000 sortes de marchandises et les ont groupées en « séries » (1), auxquelles elles ont appliqué un prix de transport sensiblement inférieur, dans la plupart des cas, aux tarifs légaux. Ces nouveaux tarifs qui, pour la petite vitesse tout au moins, ont ainsi remplacé complètement ceux du cahier des charges, sont les tarifs généraux.

(1) Article 45 du cahier des charges : « Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles elles auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la taxe de la première classe du tarif ci-dessus... »

Les articles 46 et 47 sont afférents aux masses individuelles pesant plus de 3.000 kilogrammes, à celles présentant, par rapport à leur poids, un volume exagéré, aux objets précieux, matières dangereuses et aux colis postaux.

Malheureusement, au début, chaque Compagnie établit à son gré les séries de marchandises : l'Orléans en avait quatre ; l'Etat et le Midi, cinq ; le P.-L.-M., le Nord et l'Ouest, six. Le commerce souffrait beaucoup de la complication résultant de cette sérification inégale, doublée d'une différence dans les prix appliqués, sur les différents réseaux, au transport des marchandises.

Aussi, à la suite d'un mouvement d'opinion (1) assez prononcé, les Compagnies proposèrent au ministre une sérification uniforme, qui fut approuvée par décision ministérielle du 17 avril 1879.

Toutes les Compagnie ont actuellement un même nombre de séries, comprenant, sous les mêmes numéros, les mêmes marchandises. Mais s'il y a assimilation au point de vue de la nomenclature, les prix et les barèmes diffèrent encore de Compagnie à Compagnie, et malgré leurs efforts, Compagnies et Gouvernement n'ont pu, jusqu'ici, se mettre d'accord sur les bases d'un tarif commun à tous les réseaux (2).

C'est là une première source de complications. Nous allons en trouver une seconde dans la multiplicité et la variété des tarifs spéciaux, la troisième et dernière sorte de tarifs usitée en France.

(1) Ce mouvement d'opinion, en dehors des articles de presse, eut pour principale expression l'enquête du Sénat de 1877 sur les tarifs de chemins de fer et le rapport du sénateur Georges, déposé le 13 décembre 1878.

(2) L'inconvénient de cette pluralité de tarifs se fait surtout sentir pour les expéditions empruntant plusieurs réseaux.

CHAPITRE TROISIEME

LES TARIFS SPÉCIAUX

1° *Raisons d'être.* — Dès que, faisant abstraction de la théorie, l'on examine la question des transports par fer au point de vue pratique, l'on est obligé de constater que l'application pure et simple du tarif général, tel qu'il existe actuellement, fermerait, en France, l'accès du chemin de fer à un grand nombre de marchandises.

Pour démontrer ce dire, il est nécessaire d'insister quelques instants sur l'importance qu'occupe très souvent le prix de transport d'une marchandise dans son prix de revient (1).

Nous n'en sommes plus à cette phase économique où l'industrie était familiale ou locale. La production, qui se bornait alors à suffire aux besoins de la famille, de la tribu ou du village, a vu, peu à peu, son champ augmenter, grandir démesurément avec les besoins croissants des populations et surtout avec l'établissement de communications plus faciles entre les diverses régions. C'est ainsi que la production est devenue, par la vapeur et ses applications, le chemin de fer ou le navire à propulsion mécanique, non seulement nationale, mais mondiale.

Il y a donc, actuellement, assez peu de matières premières ou objets fabriqués qui se consomment sur le

(1) Ludovic Louvard, *La réforme des tarifs de chemins de fer*, p. 20. Paris. Imprimerie Nouvelle, 1881.

lieu de production, ou, pour mieux dire, la proportion de ce qui est absorbé par les besoins du lieu d'origine vis-à-vis de ce qui va alimenter les marchés plus ou moins lointains, est infime. Il devient, dès lors, aisé de comprendre que, du jour où la production a surtout été dirigée en vue d'alimenter des marchés éloignés, il a fallu faire rentrer dans le prix de revient, pour un certain nombre de marchandises, un nouvel élément : le prix de transport.

Nous disons : pour un certain nombre de marchandises, car l'élément transport ne peut avoir la même importance dans le prix de revient de chacune des marchandises si variées faisant l'objet d'un trafic par chemin de fer : infime et même nul pour certaines d'entre elles, il deviendra, au contraire, pour d'autres, l'élément principal du coût de production.

Pour les marchandises de valeur, telles que l'épicerie, les tissus, les soieries, etc., l'importance de l'élément transport diminue, dans le prix de revient, à mesure que la valeur intrinsèque de la marchandise augmente (1).

(1) « Déjà pour les blés, les vins, les fers qui valent 150 ou 200 francs la tonne, un péage atteignant quelques francs sur les longs parcours est très acceptable. Pour des cotons, des laines ou des papiers qui valent 1.000 ou 1.500 francs, pour des fils ou des tissus qui valent plusieurs milliers de francs, des péages beaucoup plus élevés n'ont aucun inconvénient. Sans doute il serait préférable pour l'industrie d'en être exempte, et une tarification intelligente doit les réduire, lorsque les circonstances commerciales l'exigent ; en particulier lorsqu'il existe des marchés multiples sur lesquels les cours peuvent différer, l'écart de ces cours peut provoquer des transports considérables, si les prix le permettent. Mais dans la plupart des cas, ces péages seront sans influence sur le trafic... » (Colson, *Transports et tarifs*, p. 656.)

Supposons, par exemple, une expédition de vin de Bordeaux sur Paris. Ce vin se vend à Paris 0 fr. 75 le litre. Dans ces 0 fr. 75, il faut compter 0 fr. 02 de droit de régie et 0 fr. 03 pour les frais de transport. Une diminution de 25 % sur le prix du transport se traduirait par une différence de moins de 0 fr. 01 centime par litre, dégrèvement qui serait parfaitement insensible au consommateur. Ici, par conséquent, l'influence du prix de transport sur le prix de vente de la marchandise est insignifiant.

Mais il est une certaine catégorie de marchandises pour lesquelles, au contraire, le coût du transport va jouer, dans le prix de revient, un rôle prépondérant : ce sont les marchandises pondéreuses et de peu de valeur, les houilles, engrais, minerais, matériaux de construction, etc., dont le coût de production, indépendamment du transport, est toujours très bas. La plupart de ces marchandises ne peuvent se consommer sur place, en raison même de leur abondance. Il faut donc les écouler, pour avoir quelque chance de bénéfices, sur des marchés où le prix de vente sera plus élevé qu'au lieu d'origine. Or, dans la plupart des cas, l'application des tarifs généraux des Compagnies aux marchandises de cette nature, ferait absorber par le prix de transport la différence entre le prix de revient au lieu d'origine et le prix de vente à destination. Tout le monde sait que, par suite de la concurrence des divers centres de production minière, le charbon ne peut se vendre plus de 30 francs la tonne. Sur le carreau de la mine, il revient à 15 francs; si le tarif général, à toute distance, est de 0 fr. 06 centimes par tonne et par kilomètre, le prix de revient de

la marchandise rendue à l'usine qu'elle doit alimenter, en supposant celle-ci située, par exemple, à 200 kilomètres, sera de :

$$15 + (200 \times 0{,}06) = 27 \text{ fr.},$$

d'où un bénéfice de 3 francs par tonne ; mais, si l'usine est à 300 kilomètres, le prix de revient à destination serait de :

$$15 + (300 \times 0{,}06) = 33 \text{ fr.},$$

soit une perte de 3 francs ; à 400 kilomètres, ce serait une perte de 9 francs !

Il est évident que, dans ces conditions, l'entrepreneur n'a aucun intérêt à écouler ainsi sa houille. Il lui faudra, s'il ne peut diminuer son prix de revient sur le carreau de la mine, chose impossible la plupart du temps, fermer son exploitation. Par suite, l'usine qu'il alimentait ne pourra, non plus, subsister.

Le tarif spécial va apporter, heureusement, un remède à cette situation. Grâce au tarif différenciel décroissant avec la distance, à 5, puis 4, puis 3, puis 2 centimes par tonne kilométrique, ou grâce à un prix ferme de gare à gare, la houille reprendra le chemin de l'usine, qui rallumera ses fourneaux et fera, de nouveau, profiter toute une région de son activité.

Nous avons voulu montrer, très brièvement, par ce simple exemple, que les tarifs de transports doivent être abaissés dans certains cas et pour certaines catégories de marchandises. L'on peut, par la même occasion, entrevoir toute l'importance que jouent les tarifs de transports dans la vie économique du pays, tout l'intérêt qu'il y a à ce qu'ils soient judicieusement établis, puisqu'une différence de 1 ou 2 centimes dans l'un d'en-

tre eux peut suffire pour donner à toute une région la prospérité ou la ruine (1).

Sans prendre immédiatement parti dans la question des tarifs spéciaux, on peut dire, dès maintenant, que les tarifs réduits consentis par les Compagnies de chemins de fer pour le transport des engrais, des amendements pour l'agriculture, des minerais et des houilles pour l'industrie, ont véritablement développé la consommation de ces produits et ont créé des courants de transport considérables, au grand bénéfice de tous. Pour d'autres marchandises également de peu de valeur, mais dont la consommation est moins susceptible d'augmenter, les tarifs spéciaux ont permis des transports à très grande distance, vers un marché où, sans eux, la marchandise eût été totalement inconnue, ou vers des centres de consommation qui s'alimentaient, jusque-là, par des voies concurrentes, maritimes ou fluviales.

C'est grâce à eux, par exemple, que les primeurs et les fruits des départements du Sud de la France, des Pyrénées-Orientales, de l'Aude, du Var, peuvent être transportés sur les marchés anglais et allemand et que les cotons américains parviennent jusqu'à Reims par fer à aussi bas prix que par eau, toute proportion gardée.

Mais l'intérêt économique et la prospérité générale du pays ne sont pas les seuls arguments que l'on cite à l'appui des tarifs spéciaux.

(1) Voir, à ce sujet, un discours de M. Allain-Targé, au *Journal officiel* du 14 mars 1877, p. 1880.

Les intérêts particuliers des chargeurs, dit-on, y trouvent aussi satisfaction. Il est bien évident, en effet, que le chemin de fer ne peut traiter de la même façon une personne qui expédie un sac de sucre, et une autre qui en expédie un wagon complet. Tel qui se charge lui-même d'embarquer et de débarquer ses marchandises, se verrait malaisément appliquer le même tarif que tel autre dont la manutention des marchandises, au départ et à l'arrivée, est faite par les soins de la Compagnie.

Voici donc de nouvelles raisons qui motivent des abaissements particuliers de tarifs et s'affirment, pratiquement, par l'insertion dans les tarifs de certaines clauses, telles que la clause de wagon complet, de chargement et de déchargement par l'expéditeur, de non-responsabilité pour la Compagnie, toutes marquées par l'abandon d'une prérogative de l'expéditeur, compensation à l'abaissement du tarif.

D'ailleurs, à côté de l'intérêt général du pays et de l'intérêt du public, il y a, à la création des tarifs spéciaux, un intérêt non moins important qui doit être pris ici en considération, c'est celui des Compagnies.

Ce point de vue est beaucoup plus délicat et plus complexe que les précédents, parce que l'intérêt des Compagnies n'est pas toujours le même que l'intérêt général et que, si les entreprises de chemins de fer ont, jusqu'à un certain point, avantage à baisser les tarifs, elles ont aussi des raisons fort valables pour ne pas descendre au-dessous d'un certain prix.

Il ne faut pas oublier, en effet, que nous examinons ici la question des tarifs spéciaux exclusivement au point

de vue français. Or, les Compagnies françaises de chemins de fer sont des Compagnies concessionnaires. Malgré toutes les garanties imposées par l'Etat surveillant, malgré toutes les restrictions du cahier des charges, elles n'en sont pas moins des entreprises *commerciales*. Elles ont engagé des capitaux, elles ont fait des emprunts considérables. Si elles ne font pas fructifier ces capitaux, si elles ne tiennent pas leurs engagements envers leurs obligataires, elles seront forcément acculées à la faillite ou à la déchéance (1).

Il faut donc aux Compagnies, comme aux simples commerçants, un chiffre de recettes supérieur à celui des dépenses et, pour obtenir ce résultat, elles auront théoriquement tendance à faire payer à la marchandise le plus possible pour le transport. Elles soutiennent, en conséquence, qu'il faut faire payer à la marchandise tout ce qu'elle peut, *tant que cela ne nuit pas au trafic*. Et, en effet, l'on peut admettre que si la marchandise est en mesure de supporter des prix élevés et si la Compagnie, d'autre part, trouve difficilement, dans les éléments de trafic de ses voies, des recettes suffisantes pour compenser ses charges, il faut l'autoriser, dans les limites

(1) Pour éviter la faillite possible d'une Compagnie de chemins de fer, il a été convenu, entre les Compagnies et l'Etat, que ce dernier garantirait, pour la durée de la concession, le paiement des sommes dues par les Compagnies pour intérêt de leur capital emprunté.

Ainsi, les Compagnies feront toujours face à leurs engagements envers leurs obligataires, car si à un moment donné elles ne le pouvaient pas, l'Etat paierait pour elles. C'est envers lui que désormais elles seraient alors débitrices, l'Etat ayant pour gage de cette dette le matériel d'exploitation.

Voir, à ce sujet : de Kaufmann : *La Politique française en matière de chemins de fer*, pp. 716 et suiv. Paris, 1900, Béranger, éditeur.

permises par le cahier des charges, à se procurer par ses tarifs, qui sont ses principales sources de recettes, le moyen d'éviter la garantie d'intérêt (1). Mais il y a une condition : c'est que ces tarifs n'empêchent aucun transport. Si, en effet, le supplément de recettes ne peut être obtenu qu'en nuisant à un transport quelconque, le remède serait pire que le mal, et il y va de l'intérêt public à ce qu'il n'en soit pas ainsi. Au fond, l'intérêt des Compagnies elles-mêmes est que tous les transports soient encouragés, et nous allons voir que cet intérêt des Compagnies qui semblait, tout à l'heure, devoir être favorisé par les tarifs maxima, peut l'être tout autant et même beaucoup plus, d'après certains auteurs, par de bas tarifs.

En effet, que demande le commerce ? Des tarifs toujours plus réduits, car plus le prix de transport est bas, plus est minime le prix de revient commercial de l'objet, et plus il a des chances de se vendre en grande quantité à raison de son meilleur marché (1). En diminuant les tarifs, on accroîtra donc, par là même, le trafic, et le tarif à prix réduit, par suite de cette augmentation, pourra être plus rémunérateur que le tarif général (2).

Et non seulement les tarifs spéciaux permettront de voir augmenter le tonnage du trafic existant, mais ils

(1) Il y a cependant une limite à observer dans cette décroissance des prix, car la baisse des valeurs a pour effet de réduire le revenu des producteurs et en particulier le profit de l'entrepreneur.

(2) Ici également il semble qu'il doit y avoir à la baisse de prix une condition d'intérêt public, comme nous en avons trouvé une, tout à l'heure, à l'augmentation : c'est que l'abaissement des

auront, pour les Compagnies, ce second avantage de créer de nouveaux courants de transports, qui sans eux n'auraient jamais existé.

Enfin, par certains tarifs spéciaux, par les prix fermes notamment, les Compagnies pourront assurer une utilisation profitable des trains de retour. La plupart des courants commerciaux s'effectuent, en effet, dans le même sens et les trains qui partent pleins des lieux de production, risquent d'y revenir vides.

Or, il est désastreux pour une Compagnie de rouler à vide, car le matériel s'use inutilement et les dépenses courent sans aucune recette compensatrice. Il est donc tout naturel que les entreprises de chemins de fer s'ingénient à trouver des chargements pour leurs trains en retour et elles y parviennent en faisant à certaines marchandises de peu de valeur, et sous certaines conditions, des prix exceptionnellement bas, approchant de très près le prix de revient. Il vaudra certainement mieux pour elles avoir ce trafic, même peu rémunérateur, que de n'en pas avoir du tout.

C'est en s'inspirant de cette idée, que la Compagnie du Midi, par exemple, a établi un tarif spécial pour le transport à très bas prix des matériaux de construction

prix n'entraîne pas, de la part de la Compagnie, un appel à la garantie de l'Etat. Cette garantie d'intérêt qui permet à la Compagnie de faire face à ses engagements si, à un moment donné, elle ne le peut par ses propres ressources, risque d'être supportée en définitive par la masse des contribuables, en cas de non-remboursement.

Il serait donc bizarre que, sous prétexte de favoriser le commerce et le public en général, on lui fît supporter, par ricochet, le déficit que cette baisse de recettes pourrait éventuellement occasionner, par suite de prévisions erronées, par exemple.

à destination des Landes. Ces matériaux sont ramenés par des trains partis avec un chargement de bois, qui risqueraient fort, sans ce nouveau trafic, de retourner à vide.

La concurrence, soit des canaux, soit du cabotage maritime, fera aussi, dans quelques cas, une nécessité aux Compagnies intéressées de baisser les prix du tarif général. Prises entre deux alternatives aussi peu séduisantes, désertion des marchandises si elles maintiennent leurs prix ordinaires, ou baisse de recettes si elles réduisent leurs tarifs, elles choisissent la seconde, parce que faire de maigres bénéfices vaut toujours mieux que de n'en pas faire.

Les Compagnies ont donc, dans la plupart des cas, un intérêt marqué à user des tarifs spéciaux.

2° *Caractéristiques.* — Sans insister davantage sur les diverses raisons que l'on donne à la création des tarifs spéciaux, ni sur les intérêts que l'on veut voir ainsi favorisés, nous rechercherons quels sont les traits caractéristiques qui se retrouvent dans tous les tarifs spéciaux, quelle que soit leur catégorie.

C'est tout d'abord un *abaissement de prix, par rapport au tarif général, abaissement compensé par un certain sacrifice du chargeur.*

Il est à remarquer, à ce propos, que les tarifs spéciaux, implicitement autorisés par le cahier des charges (art. 48), n'y sont cités nulle part.

« Dans le cas où la Compagnie, lit-on à l'article 48, jugerait convenable, soit sur le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser avec

ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises. »

C'est sur cette simple phrase que les nécessités du commerce ont amené à construire l'énorme édifice de la tarification spéciale.

Mais ce qu'il est nécessaire de bien établir dès le début, c'est que *ces réductions de prix ne sont accordées que sous certaines conditions.* Le contrat qui donne naissance à un tarif spécial n'est pas un contrat unilatéral, par lequel une seule des parties, le chemin de fer, s'engagerait envers l'autre partie, le public, à transporter certains objets à des prix inférieurs à ceux du tarif général. C'est un contrat bilatéral et la réduction consentie par le chemin de fer a toujours pour compensation la soumission de l'expéditeur à certaines conditions, ou l'acceptation, par ce dernier, de dérogations aux prescriptions du cahier des charges (1).

La méconnaissance par le public de la réciprocité des obligations nées d'un tarif spécial est une des principales causes de l'obscurité qui plane sur toutes les questions se rattachant à ce genre de tarif, et il serait à souhaiter qu'avant d'aborder les discussions délicates auxquelles donnent lieu les diversités d'opinions en matière de chemins de fer, on éclairât, à ce point de vue, un peu mieux sa lanterne.

(1) La question de savoir si ce contrat est vraiment commutatif et si les sacrifices mutuels se balancent sera examinée plus loin.

Dès que l'on approfondit la question, il apparaît que certains transports peuvent, sans aucun inconvénient, se passer en partie de la protection que leur a accordée le cahier des charges : celui-ci a très judicieusement prévu les conditions dans lesquelles les Compagnies de chemins de fer devaient assurer leur fonctionnement, parce qu'un service public (et les chemins de fer ont jusqu'à un certain point ce caractère), ne peut être dirigé à la seule guise de directeurs, aussi intelligents soient-ils, appelés à se succéder à des dates assez rapprochées, sans avoir peut-être, pour l'administration et le fonctionnement de leurs services, les mêmes conceptions ; d'autre part, un service public étant, par sa définition même, institué pour l'utilité de la nation entière, des mesures de protection en faveur du nombreux public intéressé s'imposent. Il est donc parfaitement logique que l'Etat ait exigé des Compagnies, que les transports se fassent avec célérité, qu'il ait même fixé les délais dans lesquels les colis devront être transportés et livrés, qu'il ait défendu les traitements de faveur, etc.

Mais le commerce peut très bien renoncer à cette protection s'il y trouve avantage. Et, en fait, si certains transports ont besoin d'être effectués rapidement, comme, par exemple, le transport des denrées, il en est d'autres qui s'accommodent de délais plus ou moins allongés ; si la majorité du public ne peut effectuer elle-même le chargement et le déchargement des marchandises, il y a souvent des personnes qui préfèrent se réserver ces opérations si elles trouvent moyen d'y gagner une réduction de prix.

L'on peut également jouir des prix réduits en acceptant que la marchandise voyage sous certaines condi-

tions qui, sans déroger au droit commun du transport, sont cependant très favorables aux Compagnies. Si un expéditeur, par exemple, charge un wagon complet ou même un train complet, la Compagnie y gagnera de pouvoir faire une utilisation plus profitable de son matériel et il n'est que juste qu'elle fasse au trafic qui lui sera ainsi confié une réduction du prix de transport.

Il en sera de même si un expéditeur n'envoie ses marchandises que par certains trains, s'il consent au pesage en cours de route, au lieu de l'exiger contradictoirement au départ, etc.

Enfin, pendant très longtemps, jusqu'à la loi Rabier, du 17 mars 1905, de nombreux prix spéciaux étaient consentis grâce à la fameuse *clause de non-responsabilité*, qui n'exonérait pas la Compagnie de toute responsabilité, mais mettait à la charge du destinataire, au rebours du droit commun (art. 103 du Code de Commerce), le soin de faire la preuve que l'avarie était survenue par la faute de la Compagnie. Les expéditeurs de marchandises peu sujettes à avaries pouvaient avoir grand intérêt à obtenir une réduction de prix de transport, en acceptant cette clause.

On voit donc, sur ce premier point, qu'à une réduction de tarif par chemin de fer correspond toujours un certain sacrifice de l'expéditeur.

Le deuxième trait caractéristique des tarifs spéciaux est qu'ils sont faits pour un cas particulier, qu'ils s'appliquent seulement à une certaine marchandise voyageant sur un certain parcours (1).

(1) Voir J. Varet, *Du prix de transport par chemins de fer*, pp. 53 et suiv. Thèse, Paris, 1907. (Arthur Rousseau, éditeur.)

Aux fontes moulées expédiées d'un point quelconque à un autre point de son réseau, la Compagnie P.-L.-M. fait payer, d'après son tarif général P. V., 140 francs pour 100 kilomètres. Mais à celles de ces mêmes fontes *destinées à l'exportation*, elle appliquera le tarif spécial P. V. n° 50 (barème 6) qui est de 50 francs pour 100 kilomètres. Pour les fromages secs expédiés de Genève à Modane (216 kilomètres), la Compagnie P.-L.-M. a un tarif général de 29 fr. 10 par tonne. Pour un envoi de fromages secs expédiés *en transit* de la même gare à la même gare (parcours déterminé) et par wagon de 10.000 kilos, on paiera 14 francs la tonne.

Et par ce fait qu'il déroge toujours aux conditions d'application du tarif général, qui est un tarif kilométrique augmentant mathématiquement avec la distance, le tarif spécial, bien souvent, ne tiendra aucun compte de la distance. Il n'est même établi, dans bien des cas, que pour la supprimer : une marchandise expédiée de Marseille à Cette paye, pour ce transport, un prix moindre que si elle était expédiée de Marseille à Draguignan, bien que la distance soit plus que double. Cette différence paraît bizarre à première vue, et pourtant l'on arrive très bien à la comprendre si l'on songe que de Marseille à Cette le chemin de fer doit lutter contre la concurrence du cabotage, tandis que de Marseille à Draguignan, il a le monopole du transport (1).

(1) On lit dans une brochure du Ministère des Travaux publics (septembre 1877) : « A l'origine de l'exploitation, le système différentiel avait été poussé jusqu'à l'abus ; aussi n'était-il pas rare de voir une marchandise payer plus cher pour une distance moindre que pour une distance plus considérable sur une seule et

Bien plus, il a été admis comme logique que, par suite de la concurrence d'une autre voie, ou pour retenir un trafic, il soit consenti, *sur une même ligne*, un prix inférieur pour un plus long parcours. Mais dans un pays imbu, comme la France, des idées égalitaires, ces prétendues anomalies, qui sont la règle dans les pays où les tarifs sont libres, comme les Etats-Unis, ne pouvaient subsister sans que le public s'insurgeât. L'Administration a cédé et a fait adopter par les Compagnies la fameuse *clause de station non dénommée*, qui sera examinée plus longuement dans les pages suivantes et qui est ainsi libellée : « Les marchandises de ou pour une station non dénommée (dans le tarif spécial) comprise entre deux stations dénommées, jouiront du bénéfice des taxes inscrites au présent tarif spécial, en payant pour la distance entière depuis la station dénommée située après le lieu de départ, jusqu'à la première station dénommée située après le lieu de destination. »

Cette clause de station non dénommée n'est, de l'avis des partisans des tarifs spéciaux, qu'un simple expédient, propre seulement à diminuer la vivacité des réclamations. L'esprit qui a présidé à son élaboration est,

même ligne. Le parcours de Paris à Angers, par exemple, était taxé plus haut que le parcours de Paris à Nantes, et cela même dans le tarif général.

« Ces anomalies, tant reprochées aux chemins de fer, n'étaient cependant pas un fait nouveau dans l'industrie des transports : avant l'établissement des voies ferrées, le roulage percevait également un prix plus élevé de Paris à Angers que de Paris à Nantes, et l'on voit que, sur ce parcours, le chemin de fer n'avait fait que suivre les anciens errements du roulage. La batellerie, de son côté, prenait autrefois plus cher de Chalon-sur-Saône à Villefranche, que de Chalon à Lyon ; plus cher de Lyon à Tarascon, que de Lyon à Arles. »

d'après eux, un esprit uniformiste, en contradiction avec celui dans lequel sont créés les tarifs spéciaux, multiples et irréguliers comme les besoins du commerce auxquels ils ont pour but de répondre (1) et établis non pour conserver les irrégularités naturelles et injustes résultant de la situation topographique, mais au contraire, pour transformer, bouleverser même les courants commerciaux par la suppression des distances.

Nous n'examinerons pas ici la question de savoir si les tarifs spéciaux ont bien pour dernière caractéristique, malgré leur nom, l'absence de faveur, principe qui domine toute la tarification française. Cette idée, étant assez discutée, sera étudiée dans notre deuxième partie.

3° *Régime administratif.* — Il reste, pour terminer cet exposé général, à dire un mot rapide du régime administratif des tarifs spéciaux, et des principales règles suivant lesquelles ils s'appliquent.

L'initiative des tarifs spéciaux ou autres et des modifications de tarifs appartient, en principe, aux Compagnies (2). Le ministre n'a donc, théoriquement, que le

(1) En Amérique, où la liberté des tarifs, malgré les tentatives du Gouvernement, est à peu près complète, il est admis qu'un transport plus long peut avoir une valeur moindre.

(2) Exceptionnellement, le droit d'initiative appartient au ministre. C'est dans les cas prévus par le dernier alinéa de l'article 42 du cahier des charges des grandes Compagnies, ainsi formulé : « Dans le cas où l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur d..... à 20 francs et au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum, qu'à 7 centimes par tonne et par kilomètre. » (Joseph Degrave, *De l'intervention de l'Etat dans la fixation des tarifs des chemins de fer d'intérêt général*, p. 77.)

pouvoir d'homologuer ou de refuser. En fait, son influence morale et la force administrative qu'il représente sont suffisamment efficaces pour lui permettre d'obtenir, par ses circulaires aux Compagnies, les propositions ou les modifications qu'il croit nécessaires à l'intérêt général.

De plus, les Compagnies lui ont reconnu le pouvoir d'exiger la modification des tarifs de pénétration et de transit et d'y procéder lui-même, si une entente avec les Compagnies est impossible, *lorsque ces tarifs sont inférieurs aux prix des autres voies de transports favorisant l'importation en France des marchandises étrangères* (1).

Les tarifs spéciaux, comme tous les tarifs français, doivent, pour être appliqués, avoir été homologués par le ministre des Travaux publics (2), après un affichage préalable d'un mois destiné à permettre les observations des intéressés et des Chambres de Commerce spécialement saisies. Cependant, il y a une exception à ce principe pour les tarifs qui s'accommoderaient mal des délais qui s'écoulent entre la demande d'homologation, d'une part, et l'homologation elle-même ou le refus d'homologation, d'autre part, et l'on a permis, exceptionnellement, d'appliquer provisoirement, sans que les formalités usuelles soient accomplies, les tarifs d'exportation et de transit à prix réduits (3). Le silence du ministre vaut alors autorisation :

(1) Lettres annexées aux conventions de 1883. (Colson, *Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways*, 2e édition, p. 251.)

(2) Article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

(3) Article 48 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

« Les Compagnies, lit-on à l'article 7 du décret du 26 mars 1862, soumettent au ministre des Travaux publics toutes les propositions tendant à abaisser les taxes destinées à l'exportation... et (art. 9) si, dans un délai de cinq jours à dater de l'enregistrement de ces propositions au Ministère des Travaux publics, le ministre n'a pas notifié son opposition, les tarifs pourront être appliqués provisoirement. » Le public en est avisé par des affiches apposées immédiatement (1).

Le ministre a, naturellement, le droit de rapporter les homologations qu'il n'a accordées qu'à titre provisoire (2), mais il doit toujours, à cet effet, suivre la même procédure que celle applicable à l'homologation : consultation des Chambres de Commerce, enquêtes du Service du Contrôle et du Comité consultatif et publication du projet pendant un mois.

Pour éviter la trop grande mobilité des tarifs, le délai maximum d'application est d'un an, mais il n'est que de trois mois pour les tarifs d'exportation et, quant aux tarifs de transit, ils peuvent être constamment relevés et sans formalités.

Les tarifs spéciaux figurent tous, aujourd'hui, au *Recueil-Chaix* (3). Chacun d'eux débute par un tableau

(1) Les Compagnies ne sont pas non plus tenues aux formalités de l'affichage préalable, pour les propositions de réduction de tarifs applicables aux céréales. (Décrets des 2 septembre 1853, 14 mars 1868 et 14 septembre 1873.)

(2) *Pandectes françaises*, v° *Chemins de fer*, n° 410.

(3) Le *Livret-Chaix* est un volume de 2.000 pages, où sont réunis tous les tarifs français, généraux et spéciaux. Bien qu'encore assez compliqué, il a été très simplifié par la réforme des tarifs commencée en 1880.

contenant la nomenclature des marchandises auxquelles il s'applique, et indiquant pour chacune d'elles :

1° Les barèmes réduits par rapport au tarif général dont elle jouit, avec indication du tonnage minimum (que ce soit le minimum usuel de 50 kilogrammes, ou ceux de 5.000 ou 10.000 kilogrammes), des clauses applicables aux dits tarifs, etc. ;

2° Les paragraphes où sont inscrits les prix fermes établis pour certains parcours spéciaux, avec ou sans conditions de tonnage ;

3° Les conditions particulières d'application du tarif.

A ce dernier égard, il est à noter que toutes les conditions d'application des tarifs spéciaux ont été, depuis peu d'années, réunies dans le *Livret-Chaix* en un chapitre spécial, rédigé en collaboration par toutes les Compagnies. Ce chapitre figure, au *Recueil*, en tête des tarifs de chaque Compagnie.

De plus, alors qu'avant 1891 les tarifs spéciaux de petite vitesse étaient une simple liste de prix établie sans aucun ordre ni méthode, on a, depuis cette date, adopté un groupement et un numérotage des tarifs identiques pour toutes les Compagnies.

En raison de leur caractère exceptionnel, le bénéfice de ces tarifs n'est accordé que sur demande expresse, et ceci se comprend aisément (1). On le comprenait encore plus facilement quand existait la clause de non-responsabilité, qui renversait le fardeau de la preuve en cas

(1) Voir Féolde, *Les transports par chemins de fer. Voyageurs et Marchandises*, p. 177. Thèse, Paris, 1890. (A. Rousseau, éditeur.)

d'avarie et laissait au destinataire, au contraire de l'article 103 du Code de Commerce, le soin d'établir que l'avarie était survenue par faute du chemin de fer.

Si, sous l'empire de la jurisprudence qui a consacré ce système, on avait admis une simple demande tacite, les Compagnies y auraient toujours perdu quelque chose, par suite des deux alternatives suivantes : ou bien le colis étant arrivé indemne à destination, l'expéditeur aurait prétendu que son intention était de voir appliquer à son envoi le tarif spécial ; ou bien, le colis étant arrivé endommagé, il n'aurait pas manqué de soutenir que le tarif général, qui entraîne la responsabilité de la Compagnie, était le seul demandé, et aurait fait condamner la Compagnie.

La forme dans laquelle cette demande doit être faite est simple et claire. Il suffira d'apposer, sur la feuille, la mention : *Tarif spécial* ou *Tarif réduit*, ou *Tarif le plus réduit*, pour que la Compagnie expéditrice soit dans l'obligation de rechercher l'itinéraire le plus court, procurant le prix total le plus bas, ce qui ne signifie nullement, d'ailleurs, que les délais soient plus réduits par cet itinéraire que par telle ligne plus longue, mais plus directe (1).

(1) « Il est facile de prouver, dit M. Brière, que, lorsqu'il s'agit de transport, la ligne droite n'est pas toujours le plus court chemin d'un point à un autre. Les trois villes de Brive, Limoges et Périgueux forment les trois sommets d'un triangle dont chaque côté est une ligne de chemin de fer ; sur la carte, ces trois côtés sont sensiblement égaux. Les trois lignes appartenant à la Compagnie d'Orléans, il n'y a aucune concurrence à faire intervenir ; il paraît donc bien certain que les marchandises de Brive pour Limoges suivront directement la ligne qui réunit ces deux villes. Eh bien, il n'en est rien, et toutes les marchandises de Brive

Lorsque la marchandise n'emprunte qu'un seul réseau, il n'y a aucune difficulté à l'établissement du tarif. Mais le calcul est plus difficile quand la marchandise en parcourt plusieurs. Les tarifs variant avec chaque Compagnie et étant fort nombreux, il peut souvent se produire des erreurs dans la taxation. Aussi est-il admis que la Compagnie expéditrice, qui a choisi l'itinéraire, ne sera responsable de l'erreur dans le choix du dit itinéraire, que s'il y a faute grave de sa part.

Tels sont les principaux détails de forme que nous retrouverons dans chaque tarif spécial.

pour Limoges passent par Périgueux, parcourant ainsi une distance double. C'est que, entre Brive et Limoges, on rencontre des pentes très raides qui obligent à réduire la charge des locomotives et telle machine qui remorque 30 wagons pleins entre Brive, Périgueux et Limoges, n'en traînerait que 12 entre Brive et Limoges. » (Brière, *ouvrage cité.*)

Comme il serait parfaitement injuste de faire payer à la marchandise le prix de transport par l'itinéraire qu'elle suit réellement alors qu'une distance bien moindre sépare en réalité le point de départ du point d'arrivée, on a, de tout temps, employé ce que l'on appelle les *distances d'application*, c'est-à-dire qu'entre deux points donnés, on applique le tarif sur la distance la plus courte, quelle que soit la voie suivie par la marchandise. Ce fut même la première réduction de tarif dont profitèrent les envois de petite vitesse.

CHAPITRE QUATRIEME

LES DIFFÉRENTES SORTES DE TARIFS SPÉCIAUX

Les tarifs spéciaux sont aussi divers et nombreux que le sont les besoins du commerce et, en raison de la spécialisation des industries, de l'augmentation du trafic, du bien-être toujours grandissant des populations, leur nombre semble devoir croître sans cesse.

Malgré leur variété tant reprochée et leur confusion plus apparente que réelle, on peut cependant, après une étude un peu approfondie, les diviser en quelques catégories distinctes.

Cette classification peut être faite de deux façons :

L'on peut, tout d'abord, chercher les clauses caractéristiques qui se trouvent, plus ou moins mélangées, dans tous les tarifs et rattacher ensuite chaque tarif à la plus importante des clauses qu'il contiendra.

Ou bien l'on peut chercher à quelle fin immédiate répond le tarif spécial, quel genre de trafic il prétend encourager ou protéger : l'on distinguera alors les tarifs décroissants, les prix fermes, les tarifs de transit, d'exportation, de pénétration, de concurrence, les tarifs communs, etc.

De ces deux méthodes, la première, purement subjective, nous permettra d'isoler définitivement les véritables caractères distinctifs des tarifs spéciaux. En étudiant ces clauses qui se répètent, absolument semblables, dans des tarifs répondant à des fins souvent bien diver-

ses, nous trouverons le lien qui les unit tous, et cette identité de bases sera pour nous comme tel trait caractéristique qui, se reproduisant chez certains individus d'une même origine, permet d'en distinguer la communauté de race, en quelque lieu qu'on les rencontre, quelque fonction qu'ils occupent.

C'est cette méthode que nous emploierons tout d'abord.

La deuxième, objective celle-ci, nous fera chercher, après une vue d'ensemble, les différents buts que poursuivent les tarifs spéciaux et, suivant leurs variétés, nous permettra de les classer d'après les besoins économiques auxquels on prétend les faire répondre.

SECTION PREMIÈRE

Les Clauses des Tarifs spéciaux.

Tout tarif spécial est, nous l'avons dit, une dérogation aux principes posés par le cahier des charges. Cette dérogation a son expression dans les diverses clauses que nous allons examiner et qui se rencontrent, plus ou moins nombreuses, dans tout tarif spécial.

Les principes du cahier des charges qui se trouvent ainsi annulés ou simplement atténués visent la protection des intérêts de la masse des particuliers ; c'est dire que ces dérogations, que compense la baisse des prix, sont, par suite, plus faites, en général, pour favoriser les Compagnies que les expéditeurs. La plupart des clauses qui vont être étudiées ont ainsi pour but de permettre aux chemins de fer une exploitation intensive de

leurs lignes, une meilleure utilisation du matériel, une diminution de responsabilité, tout en servant les intérêts du commerce.

Il en est cependant deux qui ont été imposées, en quelque sorte, aux Compagnies, dans le but de favoriser le public ou, plus exactement, dans l'intention d'empêcher certaines inégalités criardes qui résulteraient de l'application trop stricte des prix fermes. Ces clauses sont celles de *station non dénommée* et de *soudure*, qui étendent le bénéfice des prix fermes et qui, en raison de leur caractère spécial et de leur importance, seront examinées en dernier lieu.

1° *Clause de tonnage et de groupage.* — Parmi les mesures qu'employaient autrefois les Compagnies pour attirer à elles le trafic, figuraient, en première ligne, les *tarifs d'abonnement* (1). Ces tarifs, fortement réduits, n'étaient accordés qu'aux commerçants ou industriels qui s'engageaient à confier au chemin de fer la totalité de leurs envois. Mais, en 1860, ils furent interdits, comme contraires à la liberté du commerce, et ils ne subsistent plus que pour certains tarifs de transit.

On essaya de faire adopter des tarifs semblables pour les envois atteignant un certain chiffre de tonnes, mais l'Administration, craignant d'ouvrir ainsi la voie aux traités particuliers, se refusa à les homologuer. Elle ne permit des conditions de groupage et de tonnage que pour des expéditions isolées et, bien qu'ainsi limitée, la clause de tonnage déterminé (2.000, 5.000 ou 10.000 ton-

(1) Colson, *Transports et tarifs*, p 507.

nes en général), figure dans un grand nombre de tarifs.

Les Compagnies y trouvent un avantage évident : le matériel tout d'abord est mieux utilisé, car le prix de revient du transport d'un wagon complet à une distance donnée n'est pas plus cher que celui d'un wagon à moitié plein. D'autre part, les travaux de bureaux, d'enregistrement, la rédaction des billets et des nombreuses paperasses qu'entraîne tout envoi, sont également diminués.

Les Allemands ont, d'ailleurs, été tellement frappés des facilités que procuraient les transports d'un tonnage déterminé, qu'ils ont basé toute leur tarification sur le poids des marchandises, le tarif diminuant à mesure que le tonnage augmente (1).

Enfin, un dernier avantage pour les Compagnies est qu'elles peuvent, par ce moyen, enlever aux voies navigables concurrentes un trafic quelquefois fort important. C'est grâce à la clause de tonnage et de groupage

(1) Il est facile de comprendre la raison d'être de la tarification de l'Allemagne, quand on examine un peu les conditions économiques des transports par voie ferrée dans ce pays. Le territoire allemand est beaucoup plus large que haut, et les centres de production sont très inégalement répartis. Il en résulte que les transports sont en moyenne beaucoup plus longs qu'en France (40 %, d'après de Kaufmann, ex-professeur à l'Université de Berlin). D'autre part, le pays ne produit pas suffisamment pour sa consommation : on importe des blés, des vins, des bestiaux, qu'il faut expédier des gares-frontières ou des principaux ports dans toutes les directions. Enfin, la grande industrie étant très développée, on transporte beaucoup plus de matières pondéreuses (charbons, minerais, fers, fonte, acier) que chez nous (50 %, d'après de Kaufmann). Or, plus une marchandise est transportée loin, sans changer de wagon, plus le prix de revient du transport diminue ; on a donc intérêt à taxer au poids et à encourager les gros chargements, quand les expéditions se font surtout pour de longs parcours et pour des marchandises lourdes.

déterminés que les Compagnies ont la possibilité d'offrir des prix fermes très bas et cependant rémunérateurs. Ainsi s'explique la fréquence de cette clause dans les tarifs spéciaux.

Elle peut se présenter, d'ailleurs, sous deux formes différentes et nous distinguerons la clause de minimum d'expédition et celle de wagon complet.

Le tarif spécial P. V. n° 309, commun à l'Est, au Nord et au P.-L.-M., nous fournit un exemple de la clause de minimum d'expédition. Il est ainsi formulé :

BOUCHONS EN LIÈGE

Par Wagon d'au moins 2.000 kilos ou payant pour ce poids.

		DISTANCE MINIMA	PRIX	ITINÉRAIRE
		Kilom.	Fr.	
De Cette (ville) et de Marseille à :	Rouen...	990	57	Villeneuve-Saint-Georges–Transit-Argenteuil-Triage.
	Dieppe..	1.024	58	
	Le Havre.	1.082	59	

L'on voit que la réduction de prix n'est accordée que si le chargement atteint 2.000 kilos.

Il peut se faire cependant que l'on étende, dans ce cas, la jouissance du tarif spécial à une expédition d'un poids moindre. Supposons que l'on ait à expédier de Cette à Dieppe un chargement de bouchons s'élevant à un total de 1.800 kilos. La marchandise, d'après le tableau général, aurait à supporter un prix d'expédition de 65 francs. Il serait tout à fait injuste que, pour deux expéditions d'un poids presque égal et parcourant une même distance, l'on payât, pour la moins lourde, un prix de 7 francs supérieur à celui de la plus lourde. Aussi,

dans toutes les clauses de tonnage minimum, on trouve à côté des mots : « par wagon d'au moins tant de kilos », cette réserve : « ou payant pour ce poids ». Dès qu'une expédition taxée au prix du détail supportera, pour un chargement inférieur au minimum fixé, un prix supérieur à celui du tarif spécial, on pourra lui faire appliquer ce dernier tarif.

A raison de la nature de la marchandise, le tonnage minimum sera quelquefois très bas : pour les denrées à destination des Halles de Paris, notamment, on trouve au tarif spécial G. V. n° 10 P.-L.-M., un tonnage de 100 kilos ; aux tarifs spéciaux G. V. n° 10 de l'Est, n° 6 de l'Ouest, des tonnages de 50 kilos (1).

Cette première forme de la clause est la plus libérale, partant la plus favorable au public et la mieux vue de l'Administration. Mais elle est, pour les Compagnies, bien moins lucrative que la clause de wagon complet, qui peut d'ailleurs être aussi, pour les gros chargeurs, d'une utilité reconnue.

Si certains chargements, en effet, ne dépassent que rarement un tonnage moyen, il en est d'autres qui peuvent facilement atteindre, sans inconvénients pour l'expéditeur, une importance suffisante pour nécessiter l'emploi d'un wagon complet et même quelquefois d'un train entier. Certaines marchandises, d'autre part, ne peuvent être expédiées qu'en vrac et le chargement par wagon complet est le seul, dans ce cas, qui soit pratique. C'est donc aux expéditions de ce genre, très favorables aux Compagnies puisqu'elles font produire son plein

(1) Voir *Recueil-Chaix*, 3e trimestre 1907.

effet au matériel et diminuent sensiblement le poids mort, que va s'appliquer la clause de wagon complet.

Mais ici se présente une double difficulté. Les wagons, tout d'abord, ne sont pas tous de la même contenance ; s'il est vrai que la plupart peuvent supporter 10 tonnes, les Compagnies utilisent encore beaucoup de vieux wagons d'une capacité moindre et, d'autre part, l'on en construit actuellement qui atteignent 20 tonnes.

D'un autre côté, les marchandises susceptibles d'être expédiées par wagons complets peuvent être de nature très différente et l'on ne pourra, évidemment, traiter sur le même pied un wagon de bouchons et un wagon de minerai de fer ou de plomb.

On a résolu la difficulté en fixant, dans chaque tarif, le poids qui, pour une marchandise donnée, doit théoriquement correspondre au chargement complet du wagon.

Par exemple, pour le cartonnage, le lin en tige, etc., ce sera 3 tonnes ;

Pour les vins, alcools, ficelles, etc., 5 tonnes ;

Pour les minerais, charbons, etc., 10 tonnes.

Ce dernier tonnage est, d'ailleurs, celui qui revient le plus souvent, avec celui de 5 tonnes.

L'on verra un exemple de cette fixation approximative du poids dans l'extrait suivant de la proposition modifiant le tarif spécial P. V. n° 9, de l'Orléans :

« Toutes les conditions restant les mêmes, la base kilométrique est réduite de 3 à 2 centimes pour les bois d'essence résineuse expédiés par wagon *chargé à sa limite de charge ou de capacité, sous condition d'un chargement d'au moins 5.000 kilos*, ou payant pour ce

poids, à destination des gares de la Compagnie d'Orléans desservant des papeteries ou fabriques de pâtes de bois. »

Ainsi le wagon n'est supposé complet que si le chargement atteint un poids de 5.000 kilos. Il peut très bien, d'ailleurs, y avoir un excédent, le poids fixé au tarif n'étant qu'un minimum ; tout dépend de la contenance du wagon et le supplément, s'il peut y prendre place, profitera du même prix réduit. En l'espèce, si le chargeur veut faire une expédition de 6 tonnes de bois d'essence résineuse et que le wagon ait une capacité suffisante pour contenir la totalité de l'envoi, la sixième tonne profitera du tarif réduit au même titre que les précédentes. Si, au contraire, la sixième tonne ne peut tenir sur le wagon, elle sera expédiée aux prix du tarif général, à moins que l'expéditeur ne trouve encore préférable de payer, pour cette tonne supplémentaire, le prix du tarif spécial lui-même, calculé sur le poids minimum qui est ici de 5.000 kilos.

De toute façon, l'expédition sera régie par les conditions des tarifs spéciaux, qu'elle soit faite en totalité ou en partie seulement sous l'empire du tarif spécial.

La clause de wagon complet permet de vivre à un grand nombre d'intermédiaires, commissionnaires de transports, transitaires, qui à l'aide des groupages peuvent réaliser de notables bénéfices. Ils centralisent les envois de petits colis pour une destination donnée, en demandant aux expéditeurs exactement le même prix que demanderait le chemin de fer pour faire cette expédition isolément. Quand ils en ont réuni une certaine quantité, ils les groupent, c'est-à-dire qu'ils les rattachent

les uns aux autres par un lien suffisamment solide, et font l'expédition par wagon complet, en demandant le tarif spécial correspondant. Ils obtiennent ainsi, dans le prix du transport, une différence très appréciable qui forme leur bénéfice. Ce système est très usité en Allemagne, où il a même causé des abus (1).

Certaines clauses subordonnent l'application du tarif spécial à une expédition d'au moins 100 ou 200 tonnes, tel le tarif spécial P. V. n° 11 P.-L.-M. (2).

« La Compagnie P.-L.-M., dit M. Féolde (3), d'après son tarif P. V. n° 11, transporte le sable par wagons chargés de 5.000 kilos, aux prix du barème E ; par suite, pour le parcours de Saint-Germain-des-Fossés à Gannat (24 kilomètres), elle devra percevoir 2 francs, qui est le minimum de taxe pour ces sortes d'expéditions. Si le chargement n'est pas fait par la Compagnie, la taxe est réduite à 0 fr. 30. Si, pour ce parcours, l'expéditeur remet un chargement de 200 tonnes, il ne payera plus que 1 fr. 24 par tonne, frais de gare compris. »

Enfin, nous retrouvons encore la clause de wagon complet pour les expéditions de bestiaux et de fourrage. Ainsi le tarif P. V. n° 101, commun à l'Orléans et à l'Ouest, fixe le prix du transport des chevaux et mulets à 140 francs par wagon complet pour le trajet Morlaix-Nantes. Mais l'application, dans ce cas, de la clause de wagon complet a, selon nous, le grand inconvénient de porter les expéditeurs à entasser dans les wagons beaucoup plus d'animaux qu'il n'en peut sagement tenir.

(1) Voir plus loin, page 178.
(2) Féolde, *ouvrage cité*.
(3) *Recueil-Chaix*, 4e trimestre 1907, p. 791.

Cela est inhumain d'abord, car des bêtes expédiées dans ces conditions souffrent certainement, et peu pratique ensuite, car la viande de ces animaux est beaucoup plus mauvaise après des voyages de cette sorte.

La clause de wagon complet (1), d'une façon générale, n'est d'ailleurs par exempte de critiques justifiées ; nous le montrerons au moment où seront examinés les divers inconvénients que présentent les tarifs spéciaux.

2° *Clause d'allongement des délais.* — De même que la précédente, cette clause a surtout pour but de favoriser le chemin de fer, tout en présentant des avantages évidents pour beaucoup de chargeurs.

Elle permet aux Compagnies, moyennant un abaissement de prix, de ne livrer la marchandise que dans un délai dépassant, souvent de beaucoup, ceux fixés par le cahier des charges qui sont, pour la petite vitesse, de vingt-quatre heures par 200 kilomètres. L'article 50, qui fixe la durée des transports et le délai des livraisons, contient le principe de la clause d'allongement des délais, puisqu'il autorise les Compagnies, sous l'approbation du ministre, à consentir un tarif réduit pour les marchandises expédiées sans délais de livraison.

Cette latitude donnée aux Compagnies leur permet d'organiser leurs trains de façon à ce qu'ils circulent à charge complète. On peut craindre qu'avec ce système, les Compagnies laissent s'accumuler dans les gares une trop grande quantité de marchandises ; mais elles n'ont

(1) On peut citer comme une des caractéristiques des expéditions par wagons complets, la réduction des frais de manutention (1 franc, au lieu de 1 fr. 50 par tonne).

aucun intérêt à emmagasiner ainsi les expéditions qui leur sont confiées. Elles savent très bien, au contraire, que l'encombrement ne peut que leur être préjudiciable et que, dans la plupart des cas, il vaudra mieux expédier la marchandise dès qu'elle leur aura été livrée ; seulement, pour que cette expédition lui soit profitable, il faudra que le train parte complet ; on n'attendra donc que le temps strictement nécessaire pour permettre à cette condition d'être atteinte.

D'autre part, une fois que les wagons sont arrivés à destination, le chemin de fer a intérêt à ce qu'ils soient déchargés au plus vite. C'est pour cette raison que, trouvant trop longs les délais de déchargement accordés d'après l'article 37 des conditions d'applications des tarifs généraux, elles ont proposé, le 27 juin 1907, que les destinataires domiciliés dans une localité de 5.000 âmes au moins, desservie par une gare, ou dans une zone de quelques kilomètres autour de cette localité, soient obligés de décharger les wagons le jour même, si l'avis a été adressé de façon à parvenir à l'intéressé avant 8 heures du matin.

Les Compagnies risquaient ainsi de léser les intérêts des commerçants, car ces derniers ne peuvent attendre 8 heures du matin pour décider de l'emploi de la journée de leur personnel, de leurs chevaux, camions et voitures. M. Barthou, alors ministre, répondit par une circulaire (1), dont voici le passage principal :

« Si une prompte libération du matériel paraît une des mesures les plus désirables pour permettre aux Compa-

(1) Circulaire du 29 novembre 1907.

gnies de faire face aux nécessités résultant de l'accroissement du trafic, c'est par une abréviation non pas du délai de chargement, qui ne dépasse pas le plus souvent vingt-quatre heures, mais bien des délais de transport, qu'on peut obtenir un résultat réellement appréciable. Si l'on songe, en effet, que pour les marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux, les Compagnies disposent d'un délai minimum de huit jours, le parcours ne fût-il que de quelques kilomètres, et que ce délai atteint, dans certains cas, vingt ou vingt-cinq jours, on est amené à conclure qu'avec un semblable régime, les agents ne se sentent nullement poussés à activer l'acheminement des transports et qu'ainsi les Compagnies, trop préoccupées de se garantir contre les conséquences du retard, aboutissent à des résultats diamétralement opposés à leurs préoccupations.

« L'intérêt bien compris des Compagnies, comme l'intérêt supérieur du commerce, commandent donc une réduction des délais actuels, et les quelques mesures proposées à ce sujet par les Compagnies (augmentation de quelques unités du nombre des lignes à délai de vingt-quatre heures par 200 kilomètres, accélération de certains transports de denrées), ne peuvent être considérées comme constituant un remède à la situation actuelle, soit au point de vue du manque de matériel, soit eu égard aux nécessités commerciales.

« C'est dans un remaniement général de la réglementation des délais d'expédition, de transport, de transmission et surtout des délais exceptionnels des tarifs spéciaux, que doit être cherché le remède... »

La clause d'allongement des délais trouve surtout son application pour les expéditions faites sur les petites

lignes, à trafic peu important. Sur les grandes artères, de Paris à Lyon, de Bordeaux à Toulouse, par exemple, l'on a toujours sous la main, et au delà, de quoi former des trains complets et, sur de telles lignes, on raccourcit les délais au lieu de les allonger ; mais il n'en est pas de même sur les voies de raccordement, ni sur celles traversant des centres peu riches. Si les délais ordinaires devaient être alors appliqués, la plupart des trains partiraient à moitié pleins, presque à vide quelquefois, d'où une perte souvent considérable pour le chemin de fer. Grâce à la clause d'allongement des délais, les petites gares vont pouvoir attendre qu'elles aient des chargements suffisants pour former un train avec toutes les marchandises ayant une destination à peu près semblable.

Enfin, le principal avantage que trouvent les Compagnies dans cette clause, c'est le fait que, s'appliquant à presque tous les envois de petite vitesse, elle réduit très notablement les indemnités qu'elle pourrait avoir à payer pour retard.

La législation française, en cette matière, est ainsi faite qu'une indemnité n'est due au destinataire, en raison du retard éprouvé par sa marchandise, que s'il prouve que ce retard lui a été préjudiciable (1). Ce n'est, d'ailleurs, que la stricte application du droit commun. Mais si le préjudice est prouvé, les Compagnies se trouvent en très mauvaise posture, car la jurisprudence admet le remboursement intégral du préjudice et,

(1) Voir, entre autres, un jugement du Tribunal civil de Carpentras du 15 janvier 1907.

comme ce mot est très vague, on peut y faire rentrer beaucoup de choses : ainsi un colis d'échantillons n'arrive pas à temps au destinataire ; le négociant qui l'avait expédié perd, par ce fait, une commande importante ; on fera payer au chemin de fer, à raison de cette affaire manquée, une indemnité proportionnée à l'importance de l'affaire en question, et pouvant être, par suite, très forte (1).

Il y a donc, à ce point de vue, un grand intérêt pour le chemin de fer à obtenir un allongement des délais.

A raison de sa nature même, une telle clause s'applique peu aux transports par grande vitesse. Si l'on emploie ce mode d'expédition, c'est pour que la marchandise arrive dans le plus court délai possible et, par suite, l'adjonction de la clause d'allongement des délais à des tarifs spéciaux G. V. ne se retrouve que dans quelques cas assez rares ; encore ne permet-elle qu'un allongement de quelques heures au plus. Ainsi, au tarif spécial G. V. n° 17 du P.-L.-M., nous trouvons cette phrase : « La Compagnie se réserve la faculté de porter à douze heures (heures de nuit non comprises), sauf pour les cocons, le délai de la livraison, calculé à partir de l'heure réglementaire de l'arrivée du train. »

(1) Le système adopté pour les transports internationaux est tout autre. Il fixe, pour tout retard, une indemnité qui est indépendante du préjudice causé et qui s'élève à un dixième du prix du transport par jour de retard, jusqu'à concurrence de cinq dixièmes. En ce qui concerne le préjudice, l'indemnité ne pourra dépasser le prix du transport, sauf s'il a été fait une déclaration d'intérêt à la livraison, qui peut comprendre non seulement la valeur intrinsèque de l'objet transporté, mais une appréciation forfaitaire du dommage qui pourrait résulter du retard dans sa livraison.

Cette déclaration étant assez onéreuse, le système français est, en somme, plus favorable au public.

Le délai d'allongement prévu est en général de trois jours, mais il peut varier jusqu'à dix et quinze jours (tarif spécial n° 12 P. V. Orléans) pour les marchandises de peu de valeur, telles que l'émeri, le graphite, les carreaux de meules (1), etc.

3° *Clause de limitation d'indemnité en cas de retard.* — Nous avons vu que la clause d'allongement des délais s'appliquait peu aux tarifs spéciaux de grande vitesse. Le chemin de fer court donc beaucoup plus le risque, dans ce cas, de payer de nombreuses indemnités pour retard. Les Compagnies ont cherché à tourner cette difficulté en insérant, dans les principaux tarifs spéciaux de grande vitesse, une clause qui limite l'indemnité en cas de retard, et qui n'est qu'une imitation très restreinte du système employé en Allemagne et pour les transports internationaux (2).

Ainsi, le tarif P. V. 3 du Nord, applicable aux denrées expédiées sur Paris en grande vitesse, bien que taxées pour l'envoi en petite vitesse, fixe les indemnités suivantes en cas de retard :

« En cas de retard dans l'arrivée des trains, retard non justifié par un cas de force majeure, accident, neige ou verglas, la Compagnie n'est responsable du préjudice éprouvé par les expéditeurs ou destinataires que jusqu'à concurrence du prix de transport et les retenues sont calculées comme suit : un tiers du prix de transport pour un retard de plus d'une heure ; les deux

(1) *Recueil-Chaix*, p. 811.

(2) Voir note de la page précédente.

tiers pour un retard de plus de deux heures ; la totalité pour un retard excédant trois heures. Néanmoins, les droits des expéditeurs sont réservés et ils peuvent exercer tout recours contre la Compagnie lorsque le retard excède douze heures. »

Tous les tarifs réduits pour le transport des denrées contiennent une clause analogue, quelles que soient les Compagnies.

4° *Clause de chargement et de déchargement.* — Les marchandises expédiées en grande vitesse et la plupart de celles expédiées en petite vitesse sont chargées et déchargées par le personnel des Compagnies, et cela se comprend facilement. Pour la grande vitesse, il faut faire ces opérations en quelques heures et, seul, un personnel discipliné et entraîné à ce genre de travail peut y arriver. Pour la petite vitesse, on ne voit guère, non plus, les expéditeurs chargeant eux-mêmes, s'il s'agit d'envois de marchandises isolées, et les particuliers déchargeant également à destination : pour peu que les wagons, encore à moitié pleins, soient destinés à repartir dans un bref délai, ce serait une telle confusion, une telle bousculade entre les destinataires en quête de leurs colis, qu'il y aurait sûrement de nombreux accidents à déplorer.

Il n'en est pas de même, cependant, s'il s'agit d'expéditions par wagons complets. Dans ce cas, l'on peut admettre, en effet, le chargement et le déchargement par les particuliers, sous la surveillance, bien entendu, des agents du chemin de fer (1).

(1) Arrêté ministériel du 15 novembre 1879.

Les Compagnies y trouveront cet avantage de pouvoir soulager un peu leur personnel et de voir réduire leur responsabilité, leur obligation se bornant à livrer le wagon tous plombs intacts ; quant aux particuliers, ils obtiendront ainsi une notable réduction de prix, puisque le droit de manutention est réduit de 0 fr. 30 par tonne, quand cette clause est appliquée.

Bien plus, elle est imposée dans quelques cas : dans les gares où manquent les appareils suffisants pour opérer le chargement et le déchargement de grandes masses supérieures à 5.000 kilos, l'on exige que ces opérations soient faites par les soins des intéressés.

Les tarifs spéciaux visant le transport des bestiaux imposent également le chargement par l'expéditeur et le déchargement par le destinataire ; de même pour les marchandises en vrac. (Tarifs spéciaux n° 2, Orléans ; n° 40, Midi, etc.)

Cette clause est, d'ailleurs, différemment appréciée par les Compagnies, les unes lui faisant une large part (elle s'applique dans les tarifs P. V. du Nord, Ouest et Etat à toutes les expéditions supérieures à 4.000 kilos), les autres l'évitant le plus possible.

5° *Clause de non-garantie* (1). — Il est impossible de passer en revue les diverses clauses modifiant le droit commun des transports, sans s'arrêter à cette clause de non-garantie qui, bien que n'existant plus, a joué, pendant trente ans, un rôle considérable dans l'histoire des tarifs spéciaux.

(1) Voir Féolde, *ouvrage cité*, p. 181.

Quand les entreprises de chemins de fer ont commencé à fonctionner, elles se sont trouvées en présence de deux articles de codes intéressant particulièrement tout transporteur. C'était, tout d'abord, l'article 1784 du Code civil qui s'énonce ainsi :

« Les voituriers sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure. »

Puis l'article 103 du Code de Commerce, qui n'est qu'une répétition du précédent : « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose, ou de la force majeure. »

Ces prescriptions se comprennent parfaitement, car le chargeur ne peut suivre sa marchandise et, si l'entrepreneur de transport, qui a reçu cette marchandise sans aucune réserve, la livre au destinataire avec un manquant ou une avarie, il est juste qu'il réponde d'un dommage qui n'a pu se produire que pendant le temps où la marchandise lui était confiée. Si toutefois ce dommage résulte du vice propre de la chose ou d'un cas de force majeure, il aura à en faire la preuve. En un mot, l'expéditeur est présumé responsable, sauf, à lui, à prouver qu'il ne l'est pas.

Ces principes ne sont pas cependant d'ordre public pour tous les transports, et l'Etat, en raison de la très grande confiance que l'on doit avoir en lui, n'est pas

considéré comme responsable en tant qu'il transporte nos lettres ou fait transporter nos colis postaux (1).

Nous allons voir que les entreprises de transport par chemin de fer étaient parvenues à jouir indirectement de cette non-responsabilité exceptionnelle.

Dès 1857, les Compagnies proposaient des tarifs réduits portant la mention suivante : « La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route, ni des vidanges de route, ni des accidents survenus aux animaux, ni de la casse, ni de la mouillure, etc., etc. »

Le ministre les homologua à raison de la situation toute particulière des tarifs réduits. En effet, cette clause ne pouvait s'appliquer que si la Compagnie consentait un notable abaissement du prix de transport et, en second lieu, l'expéditeur restait libre de prendre le tarif spécial sans responsabilité du transporteur, ou le tarif général avec responsabilité entière, suivant les besoins de son commerce.

Le ministre, restant juge de la compensation des sacrifices consentis de part et d'autre, ne devait homologuer que si la réduction de prix lui semblait suffisante pour balancer l'abandon fait par l'expéditeur des moyens de protection que lui assure la loi.

De 1884 à 1890, il fut procédé à une révision générale des tarifs des six grands réseaux, et l'on groupa toutes les clauses de non-garantie dans ce qu'on appelle les *conditions générales d'application des tarifs spéciaux* qui portèrent cette mention, plus condensée : « La Compagnie ne répond pas des avaries et déchets de route. »

(1) Articles 14 et 15 de la loi de nivôse an V et convention du 3 novembre 1880 entre l'Etat et les Compagnies.

C'est là, dans sa dernière forme, la fameuse clause de non-garantie, sur laquelle se sont échafaudés de si nombreux tarifs spéciaux. Devenue de style dans presque tous ceux-ci, elle aboutissait, par suite de l'interprétation de la jurisprudence, à une irresponsabilité des Compagnies vraiment exorbitante, en même temps qu'elle encourageait leur négligence : il était parfaitement égal aux Compagnies que les colis arrivassent avariés, puisqu'elles étaient, dès lors, tenues de les livrer non pas tels qu'on les leur avait remis, mais tels qu'ils étaient à l'arrivée.

La jurisprudence, cependant, ne consacrait pas l'irresponsabilité absolue des Compagnies ; leur responsabilité, au contraire, restait entière, en principe, et la Cour de Cassation n'a jamais reconnu la légalité de la clause de non-garantie. Mais en cas de dommage survenu à la marchandise, le fardeau de la preuve, d'après le fameux arrêt de la Cour de Cassation du 4 février 1874 (1), retombait tout entier sur l'expéditeur, le chemin de fer étant présumé irresponsable. Supposons, par exemple, une expédition de tonneaux de vin de Béziers à Paris. L'expéditeur choisit le tarif spécial avec la clause de non-garantie. A destination, l'on constate que, par suite d'un choc violent reçu en cours de route et malgré les cales mises par l'expéditeur, un tonneau a été défoncé et le contenu totalement perdu. Le destinataire réclame, la Compagnie lui oppose la clause. L'on va en justice et le tribunal se garde bien de déclarer licite la clause de non-garantie. Il admet très facilement, au contraire, que

(1) D. 74. 1. 305.

la Compagnie soit responsable, mais c'est à l'expéditeur de le prouver. Et comme celui-ci n'a pas suivi la marchandise et qu'il ne peut dire comment exactement l'avarie s'est produite, il est débouté de sa demande.

Cette interprétation assez hardie de la clause de non-garantie eut pour conséquence l'irresponsabilité de fait des Compagnies pour toutes les expéditions soumises aux tarifs spéciaux. Il est aisé de voir quelles en furent les conséquences.

Un transporteur qui savait n'être pas responsable n'apportait évidemment pas aux marchandises qui lui étaient confiées le même soin qu'il aurait eu pour elles si sa responsabilité avait existé à priori. Il y avait donc beaucoup d'avaries. D'autre part, les expéditeurs étaient, quoi qu'on en dise, plus ou moins prisonniers des tarifs spéciaux. S'ils avaient voulu recourir au tarif général beaucoup plus élevé, leurs marchandises se seraient trouvées si lourdement grevées qu'elles auraient vite été chassées de tous les marchés sur lesquels elles sont en concurrence avec d'autres produits analogues.

Cet état de choses suscita d'assez nombreuses réclamations pour que l'on essayât d'y trouver un remède. L'on crut en voir un dans le système de la Convention de Berne, adopté déjà par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et la Belgique. Le 27 octobre 1900, M. Baudin, alors ministre des Travaux publics, introduisait, dans nos tarifs spéciaux, un article 2 de Convention générale, qui n'est autre chose que la reproduction de l'article 31 de la Convention de Berne.

Cet article écartait, en principe, les clauses de non-garantie. Mais il les rétablissait indirectement par une

série d'exceptions aussi vagues que nombreuses. « Pour les marchandises transportées en wagons découverts, en vrac ou avec un emballage défectueux, pour les marchandises fragiles ou sujettes à des détériorations, coulage, etc., pour les animaux vivants et pour les marchandises escortées, les Compagnies sont déclarées irresponsables en tant que l'avarie sera due au mode de transport choisi ou à la nature périssable de la marchandise. »

Après l'adoption de ce nouveau système, la jurisprudence continua, comme auparavant, à exiger la preuve mathématique d'une faute précise pour renverser la présomption d'irresponsabilité (1).

Il en résulta qu'il n'y eut, pour ainsi dire, rien de changé, le destinataire étant toujours dans une impossibilité presque absolue d'établir la preuve des fautes commises par le transporteur, sauf le cas d'accident manifeste.

C'est alors qu'à la suite d'une campagne assez vive, fut déposé par M. Rabier un projet de loi visant à l'adjonction, à l'article 103 du Code de Commerce, d'un paragraphe ainsi conçu : « Toute clause contraire, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

Ce paragraphe était surtout dirigé contre les Compagnies de chemins de fer et visait à rétablir la présomption de responsabilité du transporteur, quel qu'il soit, dans son intégralité.

(1) Tribunal de Commerce d'Angers, 21 mars 1902.

La loi Rabier fut votée et parut au *Journal officiel* du 22 mars 1905.

C'était la fin de tout un régime, allait-ce être la fin des tarifs spéciaux ? Beaucoup de gens le craignaient, et l'on redoutait tout au moins une grande perturbation dans les transports. Il n'en a rien été heureusement.

Pour que la suppression de la clause de non-garantie amenât celle des tarifs spéciaux eux-mêmes, il aurait fallu qu'elle en fût la condition essentielle. Or, il est à remarquer, tout d'abord, que cette clause est inexistante au regard du cahier des charges qui n'a prévu, à l'article 50, que l'allongement des délais comme compensation à une diminution des prix (1).

D'autre part, la clause de non-garantie ne pouvait pas être la condition juridique principale de l'existence des tarifs spéciaux. En effet, les chiffres des tarifs spéciaux sont notablement inférieurs à ceux du tarif général ; en moyenne, l'écart est de 30 %. Mais pour certains produits, la houille par exemple, le tarif spécial est de 52 % moindre que le tarif général ; pour l'argile, l'écart est de 30 % ; pour les aciers et fers laminés, 25 % ; pour la bière, 22 % ; pour les bouteilles vides, 36 %, etc., etc.

Or, au cours des négociations engagées après le vote de la loi Rabier à la Chambre, entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, celles-ci proposèrent, d'elles-mêmes, de supprimer toute clause de non-garantie, moyennant un certain relèvement des tarifs.

Si la clause de non-garantie avait été une des principales conditions de la réduction des prix, les Compa-

(1) Article 50 : « Les Compagnies pourront accorder des tarifs réduits moyennant une augmentation des délais pour le transport. »

gnies auraient dû proposer un relèvement de 15 à 20 %. Or, elles demandèrent simplement un relèvement variant, suivant la marchandise, entre 1 et 5 %. C'était reconnaître que la clause de non-garantie, bien que très appréciable pour elles, n'était pas cependant la condition *sine qua non* des tarifs spéciaux.

Les Compagnies montrèrent, d'ailleurs, beaucoup de tact dans cette question. La loi votée, il y eut évidemment des relèvements de tarifs ; il ne pouvait pas ne pas en avoir, et le ministre les a reconnus parfaitement logiques en les homologuant (1) ; mais cette majoration n'a atteint qu'un dixième des tarifs spéciaux, et le commerce n'en a pas été troublé. Les conséquences de la loi Rabier ont été, au contraire, plutôt heureuses : le chemin de fer a apporté plus de soins à la manipulation des marchandises ; le public, d'autre part, a dû soigner un peu mieux ses emballages, et les avaries ont, par suite, sérieusement diminué.

On pouvait craindre, enfin, que le paragraphe ajouté par la loi Rabier à l'article 103 ne fût par trop impératif et ne nuisît au grand principe de la liberté des conventions. Mais la jurisprudence semble vouloir admettre que l'on pourra limiter à une somme forfaitaire l'indem-

(1) L'on ne fut pas d'accord, cependant, sur la durée de cette tarification qui devait être tout d'abord provisoire. Les Compagnies, ainsi que le Comité consultatif des chemins de fer, demandaient trois ans pour qu'on pût bien se rendre compte des résultats et pour que la jurisprudence pût se fixer. Le ministre n'accorda que quinze mois. Ce n'est donc qu'au 31 décembre 1906 que cette réforme et la nouvelle tarification qui en a été la conséquence sont devenues définitives. — Voir, à ce sujet, au *Journal des Transports* du 2 décembre 1905 : l'interpellation Ferrette sur les relèvements des tarifs spéciaux

nité à payer par le transporteur en cas d'avarie, si toutefois cette limitation ne devient pas excessive et ne rétablit pas indirectement la non-responsabilité.

L'on ne pourrait, à la rigueur, regretter la clause de non-garantie que pour le transport, par wagon complet, de certaines marchandises de peu de valeur et peu susceptibles de s'avarier en cours de route, comme la houille et certains engrais, le sable, les pierres, surtout dans le cas où le chargement et le déchargement ne sont pas faits par la Compagnie.

Mais pour les marchandises de cette nature, les tarifs n'ont été relevés que d'une manière insignifiante, et certains même n'ont pas été modifiés, comme ceux concernant les houilles.

Telles sont les cinq principales clauses que les Compagnies de chemins de fer ont fait introduire dans leurs tarifs spéciaux. Il convient de mentionner, à côté d'elles, *la clause de pesage en cours de route*, par laquelle l'expéditeur consent à ce que le pesage soit fait, non contradictoirement, par la Compagnie là où elle le pourra.

La taxe perçue est rectifiée, s'il y a lieu, à destination.

Mentionnons aussi *la clause d'expédition faite par certains trains exclusivement*, clause très commode pour les Compagnies. Les envois de lait et primeurs sur Paris sont faits, presque tous, dans ces conditions. (Tarif spécial P. V. n° 3 P.-L.-M. et Nord.)

Enfin, *la clause de transport en retour* vient permettre aux Compagnies d'empêcher le retour à vide de leurs wagons, en prenant, à un tarif très réduit, les tonneaux, corbeilles, emballages vides des marchandises dont le

trafic ne s'opère que dans un sens déterminé. (Tarif spécial P. V. n° 26 Nord, Est, Orléans ; n° 3 Etat, etc.)

Le commerce y trouve aussi un avantage très marqué, la gratuité lui étant même accordée dans quelques cas.

A côté de ces clauses dont le but principal, nous l'avons dit, est de permettre aux Compagnies de faire rendre à leur matériel tout ce qu'il peut donner, il en est deux autres d'une nature toute différente, dont le but exclusif semble être de favoriser le public, sans que les Compagnies en retirent grand avantage : nous voulons parler de la clause de station non dénommée et de la soudure.

6° *Clause de station non dénommée.* — Disons, tout d'abord que cette clause ne s'applique guère qu'aux prix fermes, c'est-à-dire à ceux des tarifs spéciaux dont le prix est fixé pour un poids donné, d'une gare dénommée à une autre gare également dénommée, avec ou sans barème (1).

Ces prix fermes, nous le verrons, font peu de cas de la distance qu'ils ont justement pour but, la plupart du temps, de supprimer ou d'atténuer, soit qu'il s'agisse de retenir un trafic qui risquerait d'emprunter une autre voie, soit pour permettre aux produits d'une région l'accès d'un marché éloigné, etc., etc.

(1) La plus grande partie des tarifs spéciaux sont constitués par des prix fermes de gare à gare. Mais il y a aussi des tarifs spéciaux d'un point quelconque d'un réseau à un point quelconque d'un autre réseau, qui se calculent d'après des barèmes décroissant avec la distance, la réduction de prix consistant alors généralement à appliquer le barème immédiatement inférieur à celui qui s'appliquerait si l'on choisissait le tarif général.

Voici, par exemple, établi, entre deux points donnés, Béthune et Maubeuge, un prix de transport excessivement réduit, qui n'a été créé que pour permettre aux houilles de Béthune et du Pas-de-Calais de parvenir à Maubeuge, centre industriel important, à un prix inférieur à ceux des charbonnages belges tout proches.

Ce prix est si réduit qu'il est notablement inférieur au coût du transport, d'après les autres tarifs généraux ou même spéciaux, depuis le Pas-de-Calais jusqu'à Bavai, point intermédiaire. Mais aussitôt, voilà les industriels de Bavai de crier à l'injustice parce qu'ils payent plus cher, pour faire venir leur houille du Pas-de-Calais, que leurs collègues de Maubeuge.

Au point de vue strictement économique, les Compagnies sont cependant fondées à faire payer moins cher pour un certain parcours que pour un parcours moindre, car la distance, au contraire, de ce que croit la masse du public, n'est pas toujours la base sur laquelle sont calculés les tarifs de chemins de fer : nous avons indiqué déjà qu'il faut prendre aussi en considération, pour l'établissement d'un tarif, la concurrence d'autres voies, cabotage, canaux ou même chemins de fer, les nécessités commerciales d'un trafic qui, sans bas prix, serait perdu, le profil des lignes et bien d'autres éléments qui peuvent avoir quelquefois, sur le prix du transport, bien plus d'influence que la distance.

Mais si un tel système peut être admis sans difficulté dans un pays comme l'Amérique du Nord, où l'exploitation des chemins de fer est purement commerciale, où le transport est assimilé à une marchandise ordinaire, susceptible, comme elle, de hausse et de baisse, suivant

l'état du marché, il n'en est pas de même en France où le public, trop porté peut-être à l'égalité à outrance, croit voir des traitements de faveur là où il ne trouverait, en réfléchissant un peu, que l'application d'une loi économique.

On a donc cherché à donner satisfaction aux réclamations des chargeurs qui se prétendaient lésés, en faisant accepter, par les entreprises de chemins de fer, la clause de station non dénommée, qui se formule ainsi : « Les marchandises de ou pour une station, non dénommée au tarif, comprise entre deux stations dénommées, jouiront du bénéfice des taxes inscrites au présent tarif spécial, en payant pour la distance entière depuis la station dénommée située avant le lieu du départ, jusqu'à la première station dénommée située après le lieu de destination. »

Dans l'exemple cité plus haut, les industriels de Bavai pourront donc payer, pour le charbon qui leur vient du Pas-de-Calais, le même prix que leurs collègues de Maubeuge, station dénommée la plus proche, bien que le tarif très réduit dont ils profitent ainsi n'ait de raison d'être que s'il s'applique à des marchandises allant jusqu'à Maubeuge concurrencer les charbons belges.

Il en résulte que les Compagnies qui voient, dès qu'elles accordent un prix ferme, toutes les *stations intermédiaires* invoquer la clause de station non dénommée, hésitent à proposer des prix fermes (1). Elles préfèrent souvent, en maintenant les prix du tarif général, laisser une voie concurrente leur enlever la plupart du trafic, que de perdre tout le bénéfice en étendant à toutes les

(1) Colson, *ouvrage cité*, p. 603.

gares intermédiaires un tarif réduit qui ne se comprend que pour les stations dénommées (1).

La clause de station non dénommée, étant donné son caractère d'exception, doit être interprétée restrictivement. En conséquence, les stations intermédiaires situées entre deux gares dénommées n'en pourront jouir que *si elles sont sur le trajet le plus court entre ces deux gares.* Elles ne le pourraient pas si elles étaient placées sur un trajet plus long, que la marchandise, profitant du prix ferme, emprunterait, par exemple, pour éviter les rampes trop raides du trajet direct.

Dans le cas, cependant, d'ouverture de lignes nouvelles créant un raccourci, on maintient les droits acquis en admettant que le prix ferme sera applicable aux stations intermédiaires de l'ancien comme du nouveau parcours.

7° *La soudure.* — C'est une seconde facilité accordée aux particuliers. Un exemple montrera sa raison d'être.

Un individu désire expédier des caisses de chaussures de Paris à Lorient. Il peut, tout d'abord, faire l'expédition aux conditions du tarif général, ce qui lui coûtera assez cher. Mais il est à remarquer que de Paris à Nantes il existe, pour les marchandises de cette nature, un tarif spécial. Il faudra donc, pour qu'il puisse en profiter, qu'il expédie tout d'abord sa marchandise sur Nantes,

(1) En Angleterre, le *Railway and Canal Trafic Act* de 1888 donne à la Commission des chemins de fer le droit d'exiger des Compagnies qu'elles ne fassent pas payer plus cher, sur la même ligne, pour des parcours moindres que pour des parcours plus longs.

Mais il faut une réclamation, et encore la Commission n'est-elle pas forcée d'agir ; aussi cette mesure est-elle peu efficace.

puis, une fois qu'elle est en cours de route, qu'il adresse au chef de gare de Nantes un avis de réexpédition sur Lorient, chose toujours possible tant qu'on est en possession du récépissé du chemin de fer. De plus, comme il y a rupture de charge, il devra payer une seconde fois, pour le transport Nantes-Lorient, les frais de timbre et autres frais accessoires, frais de gare, etc.

La soudure a justement pour but de supprimer ces formalités et ces frais, en permettant, sur les parcours dont une partie jouit d'un ou plusieurs prix fermes, d'ajouter simplement bout à bout les différents tarifs qui devront toujours être les plus réduits, sans aucuns frais accessoires supplémentaires (1).

La soudure est, en effet, gratuite sur tous les réseaux, sauf sur l'Orléans et le Midi, qui perçoivent un droit de 0,40 %. Il convient d'ajouter que la taxe de 0,20, que les Compagnies font payer pour la transmission d'un réseau à l'autre, n'a rien à voir avec la soudure.

Il est aisé de se rendre compte combien ce système est appréciable pour le commerce. Mais il a malheureusement un revers, c'est la complication qu'il apporte au calcul des taxes. Il est souvent difficile, si l'on n'a une très grande habitude de ce genre d'exercice, de taxer sans erreurs des expéditions auxquelles la soudure est

(1) Conditions générales d'application des tarifs spéciaux :

Article 1er. — La mention : « tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit » entraîne pour le ou les transporteurs l'obligation d'appliquer, sur l'ensemble du parcours, la taxe totale la plus réduite, en soudant, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points, les prix des tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), soit entre eux, soit avec ceux des tarifs généraux, quand aucune clause ne l'interdit, en se conformant sur chaque réseau, au tarif spécial réglant les conditions de soudure...

applicable de droit, surtout si elle se complique de la clause de station non dénommée. Il y a là une telle variété de combinaisons, dès que le parcours s'allonge, et emprunte plusieurs réseaux, que les erreurs sont fort excusables (1).

On a proposé, pour éviter ces difficultés, d'étendre à la totalité du parcours le prix ferme ou le barème applicable à la majeure partie de ce même parcours.

Cette façon de procéder serait vraiment très simple, en effet, mais le résultat ainsi obtenu serait bien plus désavantageux pour les Compagnies. S'il s'agit, par exemple, d'un barème décroissant, la taxe diminuerait sans discontinuer depuis le lieu d'origine, alors qu'avec la simple soudure, elle recommence, à chaque jonction sur ses bases initiales, ce qui rend la décroissance moins rapide.

La soudure ne s'applique pas, d'ailleurs, sans exceptions : il y a certains cas où l'intérêt des Compagnies l'a fait supprimer.

(1) Exemples de soudures empruntés au rapport Bourrat : *Commission des frais accessoires*, p. 135 (Imprimerie Nationale, 1899) :

Prix de 5.000 kilos de vins en fûts de Perpignan à Angoulême :

Perpignan à La Nouvelle. (Tarif P. V. n° 6, 43 kilom.)...	fr. 5,86
La Nouvelle à Carcassonne. (Annexe aux tarifs gén., 78 kil.).	3,60
Carcassonne à Angoulême. (Tarif commun 106, prix ferme),	26 »
TOTAL	35,46

Autre mode de calcul :

Perpignan à La Nouvelle. (P. V. n° 6, 43 kilom.)	fr. 5,86
La Nouvelle à Bordeaux-Saint-Jean. (Annexe aux tarifs gén.).	10 »
Bordeaux-Saint-Jean à Bordeaux-Transit (3e série)	1,70
Bordeaux-Transit à Angoulême. (P. V. n° 6, prix ferme.) ..	10 »
Economie de 22 %. TOTAL	27,56

Ainsi, par exemple, lors de la cession à l'Etat par l'Orléans de certaines de ses lignes, il a été convenu que le trafic qui s'effectue sur la limite des réseaux et parallèlement à cette limite, serait partagé entre les deux Compagnies, pour éviter que l'une des deux lignes concurrentes n'absorbât la presque totalité des transports. Par suite de cette réglementation, chaque Compagnie fait suivre aux marchandises qui lui sont confiées, l'itinéraire qui lui a été dévolu, et si l'expéditeur veut emprunter l'autre voie, on lui applique le tarif légal maximum.

On a même prévu le cas où les chargeurs pourraient, en scindant leurs expéditions, emprunter une partie du parcours concurrent et trouver ainsi une économie sur le parcours direct par la voie régulière. C'est pour leur enlever toute idée de cette nature que l'on a, dans ce cas, supprimé la soudure, en sorte qu'une personne qui voudrait ainsi diviser son envoi devrait payer au moins deux fois les droits et frais, et faire toutes les formalités nécessaires à une réexpédition.

Toutes les clauses que nous venons d'examiner se retrouvent, en plus ou moins grand nombre, dans tous les tarifs spéciaux, quelle que soit leur nature: tarifs d'importation, de concurrence, d'exportation, de transit, etc.

Il faut y voir, sauf pour les deux dernières, une mesure de protection que se sont sagement assurée les Compagnies, afin de tirer le plus d'avantages possible de tarifs qui, étant établis dans l'intérêt du commerce, peuvent, comme lui, être variables dans leur rendement et tromper, par suite, les prévisions annuelles dont

l'exactitude est, cependant, toujours souhaitable pour toute grande exploitation soucieuse de satisfaire ses actionnaires.

Au point de vue des Compagnies, un tarif spécial nouveau implique toujours une part d'aléa qu'il est bon de réduire le plus possible, si l'on veut ne pas refroidir l'initiative des entreprises de chemins de fer. Les clauses qui y sont insérées permettent d'en tirer l'application la plus rémunératrice, et elles se complètent de telle sorte les unes les autres, que les Compagnies s'assurent, de par leur existence, un minimum de garanties qui leur permet de tenter bien des expériences.

Certes, nul ne conteste que les Compagnies de chemins de fer, en France, n'aient le souci du développement de la richesse publique, de l'exploitation raisonnée et méthodique des diverses régions qu'elles desservent. Elles doivent l'avoir d'autant plus que leur sort y est intimement lié. Mais il ne faut pas oublier qu'elles sont des entreprises commerciales et, en conséquence, ce qu'elles doivent logiquement examiner avant toutes choses, dans un tarif spécial, c'est surtout si son application sera avantageuse pour elles.

Malgré les divers reproches qui peuvent être adressés, quand on se place au point de vue général, aux clauses diverses insérées dans les tarifs, on peut admettre qu'en permettant aux Compagnies de faire produire au trafic effectué sous l'empire des tarifs spéciaux le maximum de rendement, elles leur donnent plus de confiance dans les résultats, toujours aléatoires, des nouveaux tarifs et moins de circonspection dans leurs propositions. Il est évidemment regrettable que la clause de wagon

complet favorise, dans certains cas, les gros chargeurs au détriment des petits ; pourtant, c'est grâce à elle que des chargements considérables de minerais, engrais, matériaux, ont été confiés au transport par fer, qui, sans cela, seraient peut-être restés au fond de la mine ou des carrières ; il est vrai, également, que la clause de retour gratuit est parfois souverainement injuste en ce qu'elle favorise certains expéditeurs au détriment de concurrents tout aussi intéressants, mais elle est cependant justifiable dans bien des cas, et la somme des avantages qu'elle procure semble l'emporter sur ses inconvénients.

En un mot, les avantages que retirent les Compagnies des conditions d'application des tarifs spéciaux, ne leur profitent pas uniquement. Le public en reçoit un bienfait indirect, par ce fait que les tarifs réduits lui sont consentis plus facilement ; et comme les tarifs sont les grands régulateurs des transports, les partisans des tarifs spéciaux concluent, tout naturellement, que les conditions générales d'application des tarifs, doublées de la clause de station non dénommée et de la soudure, sont plutôt favorables au développement économique du pays.

SECTION DEUXIÈME

Les différentes Variétés de Tarifs spéciaux.

On s'étonne quelquefois de la multiplicité et de la variété des tarifs spéciaux français, et l'on prétend tirer d'une comparaison avec l'unité apparente de la tarification de certains pays voisins, un argument à leur encontre.

Le but de ce chapitre n'est pas de discuter la raison d'être du système de tarifs spéciaux adopté en France.

Nous voulons simplement montrer, avant d'entrer dans l'étude détaillée de chacun des types de ces tarifs, que la France est, par la nature des choses, prédisposée à avoir des tarifs très variés, et qu'il faut voir dans notre seule situation géographique et économique la véritable raison d'être du manque d'unité, si critiqué, de notre tarification (1).

Si nous étions obligés de demander à l'étranger une grande partie de ce qui est nécessaire à notre consommation et à notre production manufacturière, nous aurions une sorte de tarifs, les *tarifs d'importation*, qui l'emporteraient de beaucoup sur les autres et domineraient toute notre tarification spéciale.

Inversement, si la France était riche en mines et en matières premières, elle serait, par suite, un pays de grosse production industrielle, et nous connaîtrions surtout les *tarifs d'exportation*.

Mais la nature nous a donné le rare privilège de pouvoir trouver, sur notre sol et notre sous-sol, à peu près tout ce qui est nécessaire à la vie d'un peuple. Céréales, vignes, houille et minerais, sont heureusement répartis sur notre territoire, en sorte que nous ne demandons à l'étranger qu'une quote-part assez réduite de ce qui est indispensable à notre vie économique.

Nous importons cependant : ce sont les denrées exotiques, les cotons que nous ne pouvons produire, les houilles, cocons de soie, laines, que nous n'avons qu'en quantité insuffisante ; les objets fabriqués surtout, qu'une main-d'œuvre étrangère, moins payée, peut produire à

(1) Voir Kaufmann, *ouvrage cité*, pp. 933 et suiv.

meilleur compte ; le blé même, que l'inclémence des saisons nous oblige quelquefois à faire venir d'Algérie, de Russie ou d'Autriche ; mais, comme la plupart des marchandises importées viennent concurrencer la production nationale, il faut, si l'on veut ne pas nuire aux intérêts généraux du pays, aussi bien agricoles qu'industriels et commerciaux, n'établir des tarifs d'importation qu'avec extrêmement de tact.

D'autre part, nous sommes assez riches de certains produits pour pouvoir en écouler sur l'étranger un certain excédent qui, sans cela, ne pourrait que nous nuire. Nous avons de plus de nombreuses industries qui, grâce à la finesse de leur fabrication et au goût supérieur de leur travail, tiennent le premier rang sur les grands marchés internationaux. Nous avons donc besoin de *tarifs d'exportation* et, bien que l'excès des exportations sur les importations ne soit plus le critère de toute prospérité nationale, il importe à un grand pays comme le nôtre d'encourager tous les courants commerciaux vers l'étranger.

A un autre point de vue, la France est si heureusement située sur les routes du commerce international, qu'un grand nombre de marchandises exportées d'un pays étranger sont appelés à emprunter ses voies de communications pour gagner, au delà des frontières, leur lieu de destination ou d'embarquement. Mais comme ces grandes voies, par où se draine le commerce international, sont âprement concurrencées soit par la navigation maritime et fluviale beaucoup moins chère, soit par les nouvelles voies ferrées que les pays voisins ouvrent à travers mille obstacles, Simplon ou autres,

il est nécessaire, par des abaissements de tarifs, de se conserver cet important trafic, d'où les *tarifs de transit*.

Et enfin, à l'intérieur même du pays, les chemins de fer rencontrent, pour le transport des marchandises, une très sérieuse concurrence. Ce sont les canaux, les rivières et voies navigables aux transports peu chers, le cabotage au trafic toujours grandissant, les routes enfin au réseau si riche, par où s'effectuent encore, transversalement aux voies ferrées, plusieurs dizaines de millions de francs de transport. Pour lutter contre tous ces rivaux, il faut aux chemins de fer des tarifs très réduits. Seuls, les *tarifs de concurrence* lui permettront de conserver une partie du transport des matières pondéreuses et des marchandises peu pressées.

Telles sont les principales sortes de tarifs que nous devons à notre situation géographique et économique de voir s'ajouter aux nombreux tarifs généraux, base de notre tarification.

Nous allons les examiner successivement.

1° *Les tarifs d'importation.* — Les tarifs d'importation peuvent avoir deux raisons d'être : faciliter l'entrée en France de certaines marchandises, ou encourager l'introduction de produits étrangers qui, sans cela, emprunteraient, pour rentrer chez nous, une voie autre que celle de nos chemins de fer.

La question des tarifs d'importation est peut-être la plus délicate de toutes celles que font naître les tarifs spéciaux. L'on risque, en effet, dès que l'on donne aux produits étrangers des facilités particulières pour rentrer chez nous, de nuire aux produits similaires nés de notre industrie et, bien que l'intérêt général des consom-

mateurs puisse quelquefois avoir à y gagner, les protestations particulières n'en sont pas moins fort véhémentes. Ces protestations sont-elles vraiment fondées ? Pour conclure sur ce point, il nous faut établir tout d'abord en quoi consistent exactement les tarifs d'importation ou de pénétration et quelle est leur raison d'être.

Les tarifs de pénétration appartiennent, pour la plupart, à la catégorie des tarifs internationaux, c'est-à-dire des tarifs combinés avec les Compagnies étrangères et dont les avantages sont réciproques pour les deux pays. Certains cependant, tout en étant réciproques, ne jouent, en fait, que dans un sens. (Tarif P.-L.-M. 206, relatif aux vins.)

Il y en a aussi toute une catégorie qui ne sont pas réciproques, mais purement de pénétration. C'est sur ceux-là surtout qu'il convient de s'arrêter. Ils peuvent s'appliquer, tout d'abord, à des marchandises que la France ne produit pas. Tels sont les tarifs qui favorisent l'introduction en France des oranges et des citrons ; tarifs nécessaires que l'on ne songe pas à incriminer.

Mais ils peuvent aussi s'appliquer à des marchandises que la France produit, quoiqu'en quantité insuffisante pour la consommation, comme la houille, ou à des marchandises que la France produit plus tard que certains pays étrangers, comme les fruits frais, les primeurs, etc.

Pour la houille, par exemple, la production française est en moyenne de 25.000.000 de tonnes et la consommation de 33.000.000. C'est une différence de 8.000.000 de tonnes que nous sommes obligés de demander à l'étranger. De plus, les mines, bien souvent, ne produisent pas la houille là où il faudrait la consommer. Il est donc

nécessaire, dans les régions où les charbons français n'existent pas ou ne peuvent arriver facilement, de faire pénétrer les houilles de provenance étrangère.

Pour les primeurs, le goût du luxe a fini par en faire une nécessité et, chaque jour, les habitudes nouvelles font que nous voudrions faire accorder des conditions favorables à bien des denrées que nous produisons insuffisamment ou moins bien.

On ne peut pas dire que, dans ce cas, la concurrence soit excessivement gênante pour nos produits : en fait, ils s'écoulent sans difficulté et à des prix rémunérateurs, la demande étant toujours considérable.

La question ne devient délicate que pour les produits étrangers concurrençant véritablement les produits français. Ici, l'intérêt national semble exiger la suppression de toute réduction qui permettrait à la production étrangère de nuire à notre industrie ou à notre agriculture.

« Grâce à la liberté relative des tarifs », dit M. Barthélemy (1), « les Compagnies peuvent, sous prétexte d'augmenter le trafic, accorder des réductions absolument contraires à l'intérêt général. Les tarifs de pénétration en offrent un exemple frappant : en vue de provoquer des importations de marchandises étrangères, ce qui augmentera le nombre des transports à faire, on accorde des tarifs réduits aux colis de certaines provenances : les Compagnies se trouvent faire, à cet égard, dans un intérêt particulier, le contraire de ce qu'on prétend faire en mettant des droits de douane sur les marchandises importées. »

(1) *Traité de Droit administratif*, livre II, titre III, chapitre I.

L'opinion publique, d'ailleurs, est très défavorable à ces sortes de tarifs et, bien qu'il ne faille pas toujours la prendre pour critérium, elle a dicté, en l'espèce, sa ligne de conduite au Gouvernement.

Ses manifestations ont été multiples : ce sont les Syndicats de producteurs qui protestent et pétitionnent. C'est M. Régnier, député de l'Allier qui, à la Chambre, lors d'une discussion sur les droits de douane, s'écrie : « Si vous allez à l'étranger chercher des marchandises, et que vous preniez à leurs expéditeurs moins cher que vous ne prenez aux expéditeurs français, vous rompez l'équilibre établi, vous empêchez de jouer les tarifs de douane qui ont justement pour but de favoriser, en France, les producteurs d'un même produit. »

Ce sont les Chambres de Commerce, organes des principaux intéressés, qui, dans les deux grandes enquêtes de 1883 et 1890, émettent des avis presque tous défavorables aux tarifs de pénétration des chemins de fer.

Le résultat ne s'est pas fait attendre bien longtemps. Dès 1883 déjà, les Compagnies, qui prétendaient ne pas nuire, par les tarifs de pénétration, à l'industrie ou à l'agriculture françaises avaient reconnu au ministre un droit d'initiative pour la suppression de ceux de ces tarifs qui favoriseraient effectivement la concurrence étrangère (1).

Puis, en 1892, la campagne contre les tarifs de pénétration continuant toujours, le Gouvernement les supprimait définitivement. Depuis lors, le Comité consultatif des chemins de fer n'a jamais laissé homologuer un

(1) Lettres des Compagnies annexées aux conventions de 1883.

tarif de cette espèce et les seuls tarifs d'importation qui subsistent sont, en dehors de ceux qui favorisent les marchandises non produites en France, de simples tarifs de soudure.

Cette mesure, aussi logique qu'elle puisse paraître, a été, cependant, à notre avis, beaucoup trop radicale. Deux raisons, en effet, semblent autoriser l'abaissement des tarifs sur les chemins de fer français, pour des marchandises qui sont même en concurrence directe avec les produits français.

C'est, tout d'abord, ce fait qu'une très grande partie des marchandises étrangères qui viennent, sur nos marchés, rivaliser avec les produits nationaux, sont importées non pas par les chemins de fer, mais par mer et par les voies navigables (1).

C'est ensuite que les tarifs ordinaires, appliqués aux marchandises étrangères pénétrant chez nous, constituent une véritable protection de l'industrie nationale et font double emploi avec les tarifs douaniers.

En premier lieu, il est bon de répéter que les chemins de fer ne sont pas les seuls modes de transport que les marchandises étrangères ont à leur disposition pour pénétrer en France. On reste hypnotisé par cette question des tarifs de pénétration, sans s'apercevoir que notre pays, ouvert sur quatre mers différentes, tend en quelque sorte les bras à l'importation maritime étrangère, qui constitue le plus clair des mouvements de plusieurs de nos grands ports. Et cela se comprend facilement, si l'on considère quels frets extrêmement bas les Compa-

(1) Voir E. Baras, *Canaux et chemins de fer.* Une brochure, Paris, Dentu, 1887.

gnies de navigation, en concurrence continuelle, sont amenées à consentir, et de quelle nature sont les marchandises importées en France. Presque toutes ces marchandises s'accommodent fort bien du transport par mer : ce sont, en général, des denrées brutes ou matières premières, des vins, des objets fabriqués de peu de valeur et peu fragiles à l'ordinaire. Il est donc tout naturel de confier à la voie maritime les produits de cette nature. Mais, une fois parvenue dans nos ports, la marchandise étrangère va-t-elle emprunter nos voies ferrées pour parvenir à destination ? Il n'en est rien le plus souvent. Grâce à la suppression du péage sur les rivières et canaux, le prix de transport par eau est en général inférieur à celui du chemin de fer. C'est donc par eau que ces produits gagneront leur destination, en sorte que l'on peut dire que la suppression du péage sur les voies navigables est une mesure essentiellement favorable à l'importation étrangère (1).

Voici donc les Compagnies de chemins de fer en présence de cet état de choses qui leur est essentiellement défavorable ; l'intérêt bien entendu leur commande

(1) L'importation de vins d'Espagne se fait à bien meilleur marché par les voies maritimes et fluviales que par le chemin de fer.

En 1890, époque où les tarifs d'importation existaient encore, l'on a transporté, viâ Gibraltar et Rouen, 250.000 tonnes de vin de Tarragone à Paris au prix de 30 à 35 francs la tonne ; pendant le même temps, le chemin de fer P.-L.-M n'en expédiait que 87.000, au prix de 52 francs la tonne.

Il est curieux de constater, en parcourant les revues vinicoles et les journaux des régions productives de vin parus à cette date, que l'on y proteste surtout contre le tarif de 52 francs du P.-L.-M., « ruine de la viticulture française », et que l'on ne parle pas du tout de l'importation par mer, qui constitue, pourtant, une concurrence autrement redoutable.

d'essayer d'attirer vers elles un trafic qui leur échappe presque totalement et, comme le prix du transport sur les chemins de fer est plus élevé que le prix du transport par mer, même pour des distances bien moindres, elles n'ont qu'un moyen pour arriver à ce but, c'est d'abaisser leurs tarifs.

Or, nous ne voyons pas en quoi ces abaissements, consentis dans de telles circonstances, favorisent l'importation étrangère (1) : sans eux, cette importation existe toujours ; la seule différence est qu'au lieu d'emprunter la voie ferrée, elle se fait par la voie d'eau. L'abaissement des prix sur les chemins de fer n'a pour effet, dans la grande généralité des cas, que d'établir l'égalité, toute proportion gardée, entre les prix que l'étranger paiera pour le transport de ses marchandises, qu'il choisisse la voie maritime ou la voie de fer pour les faire entrer chez nous. Et l'on peut alors se demander si le Gouvernement qui a supprimé ces tarifs n'a pas fait fausse route. Car enfin, les chemins de fer sont des entreprises françaises au premier chef et la mesure si radicalement prise à leur égard a eu pour principal effet de leur enlever, bon ou mal an, une dizaine de millions de francs de trafic. Si ces 10.000.000 fr. avaient profité à l'industrie ou au commerce français que l'on entend ainsi protéger, il n'y aurait que demi-mal au point de vue de l'intérêt général auquel nous nous plaçons, mais il n'en est rien.

Ainsi, la première conséquence de la suppression de la plupart des tarifs d'importation a été de faire profiter les

(1) Voir un article de M. Noblemaire : *La tarification sur les chemins de fer et les tarifs de pénétration.* (*Revue des Deux Mondes*, du 1er novembre 1890.)

armateurs étrangers d'un supplément de fret presque équivalent aux 10.000.000 francs que les chemins de fer venaient de se voir enlever annuellement.

La seconde a été d'amener les chemins de fer étrangers à dénoncer, par réciprocité, ceux de leurs tarifs spéciaux qui permettaient à certains de nos produits d'alimenter le marché étranger à des prix encore rémunérateurs pour nos industriels : c'est ainsi que les houillères françaises du bassin de la Loire, du Tarn et du Gard, qui écoulaient annuellement, grâce aux tarifs réduits espagnols, une moyenne de 140.000 à 150.000 tonnes de houille en Espagne, se sont vues peu à peu, du jour où les tarifs d'importation ont été dénoncés, chassées du marché espagnol, par suite de la difficulté qu'elles ont à écouler par mer leurs produits bientôt remplacés par les houilles anglaises, plus favorisées à ce point de vue.

Enfin, toutes les industries qui vivaient grâce aux tarifs d'importation ont dû ou fermer leurs portes, ou se transporter le long des fleuves et rivières par où l'importation continuait comme devant : il en a été ainsi notamment des minoteries d'Eure-et-Loir qui, du jour où ont été supprimés les tarifs réduits de l'Ouest qui leur amenaient les blés américains, se sont transportées sur les bords de la Seine où le blé leur parvient par bateau, à des prix encore plus bas d'ailleurs.

Nous croyons donc que, pour tous ceux des tarifs d'importation qui avaient simplement pour but d'attirer à la voie ferrée un trafic plus ou moins monopolisé par la voie d'eau, il aurait suffi de fixer une limite minimum, de telle sorte que les prix du chemin de fer ne fussent

jamais inférieurs aux frets demandés pour le transport par mer des mêmes marchandises. La production nationale restait ainsi sauvegardée et les chemins de fer n'auraient pas été frustrés, tout à fait inutilement, d'un trafic important.

La deuxième objection qui peut être faite à la suppression presque intégrale des tarifs d'importation c'est, à l'envers de la thèse de M. Barthélemy, que l'on peut ainsi faire jouer, aux tarifs appliqués sur leurs bases ordinaires, un rôle de protection qui doit incomber uniquement aux droits de douane.

Si, en effet, à l'entrée sur notre territoire d'une marchandise étrangère ayant déjà voyagé sur le réseau d'un pays-frontière, on soude simplement au tarif étranger notre tarif ordinaire, sans tenir compte du parcours déjà effectué, l'on favorise indirectement nos produits.

En effet, tous les tarifs spéciaux de chemins de fer appliqués actuellement sont des tarifs décroissant avec la distance et, si la marchandise étrangère qui a profité d'un tarif de cette nature, depuis son point de départ jusqu'à la frontière, se voit appliquer, en passant sur notre territoire, un nouveau tarif à base élevée, comme si son point d'expédition était le point où elle pénètre sur nos rails, il est indéniable que les Compagnies lui font, toutes choses égales d'ailleurs, un traitement plus sévère qu'aux produits français.

Il faut donc admettre, pour les marchandises étrangères, la décroissance constante du tarif, depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de notre territoire auquel elles sont destinées. Le point délicat est d'établir cette décrois-

sance de telle sorte qu'elle ne dégénère pas en tarif de faveur.

Nous reconnaissons qu'il y a là une question excessivement difficile à résoudre, comme toutes celles que soulèvent les tarifs d'importation. Le malheur est que ces questions sont trop souvent traitées sans un examen suffisamment approfondi. Rien n'est caractéristique, à cet effet, comme les réponses des Chambres de Commerce aux enquêtes successives menées auprès d'elles au sujet des tarifs d'importation (1). La plupart invoquent, pour condamner en bloc ces tarifs, les grands principes protectionnistes, l'impossibilité de supporter la concurrence étrangère, si l'on détruit indirectement les barrières de douane ; mais, chose curieuse, très peu citent à l'appui des faits probants, et ceux qu'elles citent portent souvent à faux. La Chambre de Montpellier, par exemple, prétendait que le trafic des raisins de table entre l'Hérault et Paris était compromis par le traitement favorable appliqué aux raisins en provenance d'Espagne. Pourtant, le tonnage total des raisins expédiés de tous les points du réseau P.-L.-M., de 1884 à 1889, a passé de 7.000 à 8.800 tonnes seulement, tandis que celui des raisins du seul département de l'Hérault s'est élevé de 500 à 2.500 tonnes pendant la même période. D'ailleurs, les raisins espagnols étaient alors taxés à 480 fr. en grande vitesse au départ de Murcie, et ceux de l'Hérault à 205 fr. au départ de Montpellier.

Le tarif 110, paragraphe 6 du P.-L.-M., a de même donné lieu, avant sa suppression, à des récriminations

(1) Enquêtes ministérielles de 1883 et 1890.

qui ne semblaient guère fondées. Il s'agissait d'un tarif commun de grande vitesse pour les légumes frais d'Italie taxés de la sorte, de Milan à Paris (924 kilomètres) :

212 fr. sans conditions de tonnage ;

165 fr. pour les expéditions par wagons complets de 5.000 kilos ;

140 fr. pour les expéditions de 10.000 kilos.

Le tarif intérieur correspondant faisait payer aux légumes français expédiés sans conditions de tonnage :

151 fr. 55 d'Avignon (724 kilomètres), et

186 fr. 25 d'Hyères.

Devant la brutalité de ces chiffres, l'on concluait à la ruine de l'agriculture française par les tarifs d'importation.

La réalité est pourtant tout autre (1) : ces tarifs n'avaient été créés que pour retenir sur les rails du P.-L.-M. ,de Modane à Paris, des légumes qui, de Milan, pouvaient y parvenir aussi facilement par la voie du Gothard et de Delle. D'autre part, l'avantage du prix n'avait guère de réalité que sur le papier, puisqu'il n'existait que pour les expéditions par wagons complets de 5 et 10 tonnes qui, elles, n'existaient guère ou n'existaient pas.

On pourrait citer de nombreux exemples de ce genre, où les commerçants français, de la meilleure foi du monde, se sont crus lésés alors qu'ils ne l'étaient nullement, et en ont appelé aussitôt au ministre, cette Providence boiteuse à laquelle on a peut-être trop souvent recours en France.

(1) Voir Noblemaire, *art. cité.*

2° *Tarifs d'exportation.* — Ces tarifs, à l'encontre des précédents, ont pour but de permettre à certaines industries du pays de trouver plus facilement des débouchés au delà des frontières, par de notables réductions sur les tarifs ordinaires concernant le transport de certains produits de leur lieu de production aux ports ou gares-frontières.

La nature même des objets que nous exportons favorise bien plus, chez nous, le trafic par terre que par mer. La France, en effet, exporte surtout des produits fabriqués, en général assez fragiles et représentant une valeur élevée par rapport au volume. Automobiles et articles de Paris, meubles et objets d'art, pièces mécaniques et instruments de précision, parfumerie et tissus de luxe, toute cette multitude d'objets fabriqués, de produits plus ou moins travaillés qui, joints aux denrées alimentaires, constituent le plus clair de notre exportation, s'accommodent mal d'un transport par mer, auquel on ne les confiera que quand on ne pourra faire autrement.

D'autre part, ce fait que le prix du transport représente, en général, pour les marchandises d'une certaine valeur, assez peu de chose par rapport au prix total des objets transportés sur le marché étranger, est une raison de plus pour favoriser les voies ferrées. Il importe peu que l'on paye 20 ou 25 francs de plus comme prix de transport, pour une marchandise dont la tonne aura une valeur intrinsèque de 400.000 ou 500.000 francs.

Les chemins de fer profitent donc de notre exportation, toutes proportions gardées, beaucoup plus que notre marine marchande.

Ils ont, ici, d'ailleurs, un rôle beaucoup plus facile qu'en ce qui concerne l'importation, et leurs tarifs réduits d'exportation jouissent d'une égale faveur auprès du pouvoir central et du public.

Nous n'en voulons pour preuve, de la part de ce dernier, que les demandes continuelles de tarifs spéciaux formulées pour les marchandises à destination de l'étranger. Quant au pouvoir central, il a accordé à ces sortes de tarifs des conditions d'homologation très favorables.

Aux termes de l'article 6 du décret du 26 mars 1862, les Compagnies sont dispensées, en effet, pour les tarifs d'exportation à prix réduits, par assimilation aux tarifs de transit, des formalités prescrites par l'article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

A l'article 7, nous lisons d'autre part : « Les Compagnies soumettent au ministre des Travaux publics toutes les propositions tendant à abaisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation... Si (art. 9), dans un délai de cinq jours à dater de l'enregistrement de ces propositions au Ministère des Travaux publics, le ministre n'a pas notifié son opposition, les tarifs pourront être appliqués provisoirement. »

Il n'y a donc pas de délais ni d'autorisation expresse. Si, après une période d'essai minima de trois mois, le tarif ne satisfait pas le Comité consultatif et le ministre, ceux-ci le rejettent purement et simplement. C'est ainsi qu'au *Journal officiel* du 15 avril 1907, l'on peut lire, après l'énoncé d'un tarif spécial P. V. n° 30, appliqué, sur le Midi, aux bouteilles expédiées vides à Hendaye et réexpédiées pleines pour l'exportation, la formule suivante qui se retrouve dans tous les cas semblables :

« Une décision du 15 mars 1907 ayant rejeté cette proposition, les dispositions mises en application en vertu du décret du 26 avril 1862, seront supprimées le 1er mai, après affichage réglementaire. »

Pour qu'une marchandise puisse profiter d'un tarif d'exportation, il faut qu'elle soit à destination de l'étranger, c'est-à-dire qu'elle franchise la frontière, maritime ou terrestre. Or, l'on peut craindre, avec raison, que certaines marchandises expédiées dans les ports ou gares-frontières, avec promesse de réexpédition sur l'étranger, n'y soient, à la vérité, livrées au commerce, sans sortir de France. Ce serait un excellent moyen pour faire voyager de nombreuses marchandises, à très bon compte, aussi a-t-on cherché à empêcher cet état de choses de diverses façons (1).

Il n'y a aucune difficulté, tout d'abord, quand le tarif applicable est un tarif commun, combiné avec une Compagnie étrangère, qui ne peut être accordé que si la marchandise franchit effectivement la frontière (2).

Il n'y a de précautions à prendre que pour les tarifs intérieurs à destination des villes-frontières et des ports.

Ces précautions peuvent être de plusieurs sortes. Le premier système, peut-être un peu gênant pour le com-

(1) Voir Féolde, *ouvrage cité*, p. 225.

(2) La clause de station non dénommée ne peut trouver ici son application qu'imparfaitement, le tarif n'étant applicable que si la marchandise atteint le lieu de destination mentionnée au tarif. Exemple : le tarif spécial P. V. 421 vise l'exportation des dalles en verre brut d'Aniche sur Bâle par Delle. La clause de station non dénommée ne pourra être appliquée pour le parcours Aniche-Delle. Elle le pourrait seulement sur un parcours dont le point terminus serait Bâle.

merce, mais parfait comme moyen de contrôle, est le suivant : l'expéditeur paye les prix ordinaires pour le transport de sa marchandise vers le port ou la gare-frontière par où elle doit passer ; si, dans un délai déterminé, il établit, par la production du récépissé ou du connaissement du destinataire, que la marchandise est bien sortie de France, la Compagnie lui rembourse, par voie de détaxe, la différence entre le tarif ordinaire et le tarif réduit.

Dans le tarif spécial n° 30 Midi (1), destiné à favoriser l'exportation des houilles et de leurs dérivés, nous trouvons cette stipulation ainsi libellée :

« Pour jouir des prix du présent paragraphe, lorsqu'il est fait emploi de la voie de mer, le destinataire doit justifier de l'embarquement à Port-Vendres, à Agde, à La Nouvelle, à Cette ou dans un des ports de la Méditerranée compris entre Cette et Menton, des combustibles minéraux à bord des navires consommateurs, ou de leur exportation par le dit port. Ces prix étant, dans ce cas, exclusivement appliqués par voie de détaxe, les lettres de voiture ou récépissés sont établis par la gare de départ, au prix du tarif ordinaire, et doivent être acquittés intégralement à l'arrivée par les destinataires. » Suit l'énoncé des divers documents qui doivent être produits pour obtenir la détaxe. Les lettres de voiture ou récépissés, les certificats d'embarquement et les connaissements ou certificats de la douane doivent être produits en original, et il doit y avoir identité complète entre les désignations de quantités portées sur les lettres de voi-

(1) *Recueil-Chaix*, 4e trimestre 1907, p. 1249.

ture ou récépissés, et les pièces (certificats d'embarquement, connaissements ou certificats de la douane, suivant les cas) qui les accompagnent.

Toute demande de détaxe qui ne remplit pas l'une quelconque des conditions ci-dessus énoncées, est considérée comme nulle et non avenue.

Un second système plus agréable pour le commerce, mais bien plus compliqué pour les Compagnies, consiste en ce que le destinataire auquel l'on a appliqué, dès l'abord, le tarif spécial, doit établir, dans un certain délai, la preuve de la sortie de sa marchandise. Faute de cette justification, la Compagnie est fondée à lui réclamer le complément du prix du transport.

Le tarif spécial 400 *bis* P.-L.-M. (1) contient une clause de cette nature : « La justification de la sortie de France de chaque expédition a lieu dans le délai d'un mois au plus, compté à partir de l'arrivée en gare. Si la sortie s'effectue par un port, cette justification se fait au moyen de la production de connaissements réguliers, etc. Faute de remplir ces conditions, le destinataire du port de sortie doit payer, à la première réquisition de la Compagnie qui lui a livré la marchandise, la différence entre la taxe établie d'après les tarifs ordinaires des Compagnies et celle appliquée d'après le présent chapitre ; à défaut, les Compagnies exerceraient leur recours contre lui et contre l'expéditeur. »

On relève enfin, sur certains tarifs, une clause légèrement différente qui se borne à assurer à la Compagnie intéressée le droit d'exiger « toute justification utile sur la destination de la marchandise ».

(1) *Recueil-Chaix*, 4e trimestre 1907, p. 1400

Ce troisième système est beaucoup moins usité que les deux précédents.

A côté des tarifs ordinaires d'exportation, il convient de faire figurer certains tarifs spéciaux qui se différencient des précédents en ce qu'ils sont combinés avec des Compagnies de navigation.

Le type de ces tarifs est le tarif n° 400 *bis* combiné entre l'Ouest, l'Orléans et le P.-L.-M. d'une part, et les principales Compagnies françaises de navigation d'autre part (1).

Comme on peut le voir au tableau ci-dessous, ils ont le grand avantage d'offrir aux expéditeurs d'un point quelconque des réseaux intéressés un prix unique, précis et connu d'avance, pour les envois à destination des ports lointains.

D'une gare quelconque du réseau d'Orléans, pour laquelle le tableau des distances de ce réseau comporte en P. V. une distance pour Bordeaux, aux ports dénommés ci-dessous.

PRIX PAR 1.000 KILOGRAMMES

MARCHANDISE PESANT AU MÈTRE CUBE	BARÈME I (2)			BARÈME II		
	Montevideo Buenos-Ayres	Pernambuco Bahia	Dakar Rio-de-Janeiro Santos	Montevideo Buenos-Ayres	Pernambuco Bahia	Dakar Rio-de-Janeiro Santos
Moins de 101 kilogr.	378	598	458	372	592	452
De 101 à 200 —	261	408	315	256	402	309
De 201 à 300 —	168	256	200	162	250	194
De 301 à 400 —	128	191	151	122	185	145
De 401 à 500 —	106	155	124	100	149	118
Plus de 500 —	75	104	85	69	98	80

(1) *Recueil-Chaix*, 4e trimestre 1907, p. 1400

(2) Les prix décroissent à mesure que les numéros de barème s'élèvent. C'est ainsi que le barème I, comprenant les prix les

Ce prix unique comprend non seulement le transport par chemin de fer et par eau, mais aussi tous les frais accessoires d'expéditions semblables, c'est-à-dire : les frais de chargement, de déchargement et de gare, les frais de transit et d'opérations en douane au port d'embarquement, l'arrimage à bord du navire. Seuls, le coût du connaissement, les frais de timbre et consulaires se payent à part.

Ces tarifs, dont on comprend facilement tous les avantages pour le commerce et l'industrie métropolitaine, n'existent que depuis peu de temps en France. Nous les avons empruntés aux Allemands, qui en ont, les premiers, trouvé l'heureuse formule et s'en sont servis, tout d'abord, pour encourager l'exportation des produits nationaux sur le Levant et le Sud africain, en favorisant en même temps deux Compagnies de navigation nouvelles : la Levante Linie et l'Ost Afrika Linie.

Emu des excellents résultats donnés par ce système qui avait été, entre temps, adopté par les chemins de fer d'Autriche et le Lloyd autrichien, le Gouvernement français demanda, le 25 juin 1904, à certaines Compagnies de chemins de fer possédant les têtes de lignes de grandes Compagnies de navigation, d'étudier, en commun avec ces dernières, des tarifs semblables. De cette collaboration sont sortis des tarifs combinés d'exporta-

plus élevés, s'applique aux marchandises fragiles ou de valeur, comme les tapisseries, la ferronnerie d'art ; le barème II aux marchandises ayant un peu moins de valeur, comme les tôles, tissus, peaux ; le barème III aux marchandises d'un usage courant et peu fragiles, comme les laines, bois brut, objets fabriqués de peu de valeur, etc., etc.

tion qui commencent à être connus des expéditeurs et à donner d'excellents résultats.

Les plus importants sont justement les tarifs 400 *bis* précités, qui mettent en communication directe les différentes stations des réseaux de l'Ouest avec l'Amérique du Nord, celles du réseau du P.-L.-M. avec les principaux ports des Indes, de Chine, du Japon et d'Australie desservis par la Compagnie des Messageries Maritimes, et celles de l'Orléans et du P.-L.-M. avec l'Amérique du Sud.

L'on a beaucoup critiqué la dénomination *tarifs d'exportation* appliquée aux tarifs combinés 400 *bis*. Il semble, au premier abord, que cela n'ait qu'une importance minime, et pourtant il y va de l'existence même de ces tarifs. Si, en effet, l'on admet la thèse de Fuzier-Hermann (1), l'expression *tarif d'exportation* ne peut s'appliquer qu'à deux sortes de tarifs : 1° ceux qui concernent des marchandises allant d'un point de l'intérieur à un point de l'étranger ; 2° ceux qui sont appliqués à des marchandises allant d'un point de l'intérieur à un port, pour être ensuite exportées par mer.

Les premiers franchissent les frontières de terre et fonctionnent, sans solution de continuité, d'une station française à une station étrangère ; les seconds, spécialement applicables aux transports vers les frontières maritimes, finissent au port de mer sur lequel les marchandises sont dirigées.

Les tarifs 400 *bis*, ne rentrant dans aucune de ces catégories, seraient donc plus que des tarifs d'exportation et

(1) Voir G. Rochette de Lempdes, *Traités de correspondance et de réexpédition* (Thèse). Paris, 1906. L. Larose, éditeur.

que des tarifs communs : ils constitueraient des *arrangements particuliers* avec les entreprises de transports, *arrangements qui doivent être précédés d'une autorisation expresse du ministre* (1).

Par suite, ces tarifs qui ont été appliqués dans les cinq jours de leur proposition, ainsi que le sont tous les tarifs d'exportation et de transit, seraient inexistants pour défaut d'autorisation expresse du ministre. Cette théorie est un des arguments qu'a développés devant le Conseil d'Etat le Syndicat des Commissionnaires de transports du port de Marseille dans ses conclusions tendant à l'annulation des tarifs 400 *bis* par lesquels il se prétend lésé.

Sans nier la compétence des auteurs partisans de cette interprétation limitative, on joue, croyons-nous, sur les mots, en prétendant que les tarifs 400 *bis* ne sont pas des tarifs d'exportation. En matière économique et commerciale, qui dit tarif d'exportation dit tarif destiné uniquement à faciliter la sortie des marchandises françaises à destination de l'étranger, que ce soit par terre ou par mer.

D'accord, d'ailleurs, avec l'Administration, nous pensons que ces tarifs, pas plus en fait qu'en droit, ne sont le produit de traités particuliers, n'ayant d'effet qu'entre les parties contractantes, mais qu'au contraire ils sont applicables, sans autorisation spéciale, à toutes les entreprises de transports maritimes placées dans les mêmes conditions que le ou les armateurs qui en profitent déjà. C'est bien ce qui résulte de l'article 53 du cahier des charges ainsi conçu :

(1) Fuzier-Hermann, v° *Chemins de fer*, n° 2606.

« A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transports de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements *qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.*

La réalisation de cette dernière condition supprime la nécessité d'une autorisation expresse du ministre, mais encore faudra-t-il que les armateurs concurrents de l'entreprise de navigation favorisée, qui réclament l'égalité de traitement, se trouvent, pour jouir des tarifs genre 400 *bis*, dans une situation exactement semblable à celle de cette dernière, mêmes services, mêmes ports desservis, même régularité (1).

Dans un autre ordre d'idées, l'on a reproché aux tarifs combinés entre Compagnies de chemins de fer et Compagnies de navigation de ne pas suffisamment sauvegarder, en cas d'avaries, les intérêts des destinataires, en créant indirectement une certaine irresponsabilité des transporteurs. L'on redoute que les dommages causés à la marchandise, en quelque endroit qu'ils se soient produits, ne soient couverts par la clause d'irresponsabilité figurant au connaissement de la Compagnie maritime.

Les avaries, dit-on, se constatent à destination, et bien malin celui qui pourra établir que tel objet, arrivé brisé, l'aura été pendant son parcours sur la voie ferrée. S'il

(1) Cassation, 7 mars 1889 (D. 89. 1. 223).

ne le peut pas, l'on saura bien lui démontrer que l'avarie est due à la fortune de mer ou au vice propre de la marchandise.

Cet argument ne porte pas : en effet, d'après les clauses du tarif, la responsabilité du chemin de fer est limitée au transport de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée et cesse au moment de la réception de la marchandise par la Compagnie de navigation. Or, il est bien évident que si les colis livrés par le chemin de fer à la Compagnie de navigation sont en mauvais état, celle-ci prendra des réserves qui figureront au connaissement, car si son irresponsabilité est plus étendue que celle du chemin de fer, elle est loin d'être complète, et le destinataire pourra, dès lors, établir la responsabilité du premier transporteur par la production du récépissé du chemins de fer, où ne figure aucune réserve, et celle de l'exemplaire du connaissement où des réserves sont, au contraire, mentionnées.

En dehors de ces arguments assez faibles, il en a été formulé d'autres plus justes : atteinte à la libre concurrence par l'extension du monopole des chemins de fer, force législative et obligatoire accordée à un tarif d'une Compagnie de navigation par suite de l'indivisibilité du prix de transport.

En raison de leur importance, l'examen et la discussion en seront faits dans la deuxième partie de ce travail, quand nous rechercherons quel jugement final doit être porté sur les tarifs spéciaux en général.

3° *Tarifs de transit.* — La France est si heureusement située au point de vue géographique, qu'elle sert, en

quelque sorte, de carrefour aux grandes voies du commerce international.

Les expéditions de l'Europe centrale vers les deux Amériques, celles de Belgique et de Suisse sur les ports d'Algérie et d'au delà Suez, et inversement, fournissent à nos voies ferrées un trafic de transit qui n'est atteint dans aucune autre nation.

Cependant, la multiplicité des voies offertes au commerce est actuellement telle que, malgré notre situation privilégiée, nous sommes très sérieusement concurrencés non seulement par les transports maritimes dont le bon marché bouleverse tant de situations géographiques, mais aussi par les voies ferrées parallèles à nos frontières.

La navigation maritime, tout d'abord, nous enlève une bonne partie de notre trafic de transit : c'est ainsi que la plupart des marchandises d'Extrême-Orient ou d'Australie à destination de Paris et du Nord de la France passent par Anvers. Bien que le trajet soit plus long en empruntant cet itinéraire, elles parviennent à destination grevées d'un prix de transport moindre que si elles étaient passées par Marseille et le P.-L.-M.

De même, une grande partie du trafic de l'Amérique sur l'Europe centrale est sollicitée, en même temps que par les voies françaises, par la voie d'Anvers et des chemins de fer allemands et suisses.

L'on est donc amené, ainsi, à consentir aux marchandises étrangères qui empruntent nos réseaux, des conditions suffisamment favorables pour les empêcher d'emprunter d'autres voies que les nôtres et, par suite, la

place qu'occupent les tarifs de transit parmi les tarifs spéciaux est chez nous assez importante (1).

Nous citerons, comme exemple, le tarif spécial P. V. 400 (2), combiné entre les Compagnies italiennes et françaises pour le transport, viâ Modane, des marchandises expédiées par wagons complets des gares italiennes dénommées aux ports français de Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Saint-Valéry, Le Havre, Rouen, etc. et vice versa. Ce tarif est évidemment fait pour attirer, sur les voies françaises, les marchandises italiennes à destination de l'Angleterre.

De même, le tarif spécial P. V. 200, combiné entre les deux Ceintures, le Nord, l'Orléans, les chemins de fer belges et néerlandais, vise à attirer sur Bordeaux les produits comestibles et denrées alimentaires hollandais, pour qu'ils empruntent nos chemins de fer avant d'être embarqués pour l'Afrique ou l'Amérique du Sud.

Mais comme ces marchandises ne passeront par nos réseaux que si les prix que nous offrons sont moindres que ceux des transporteurs rivaux, il faut, pour établir un tarif de transit, le calculer de telle sorte qu'il soit d'un prix légèrement inférieur à celui du tarif de la voie concurrente. Rien ne nous servirait d'avoir un tarif très bas, égal au prix de revient, si les prix offerts à la marchandise par l'autre voie étaient encore inférieurs, de même que nous pouvons très bien avoir des tarifs de transit d'un taux plus élevé que la moyenne des tarifs spéciaux, si les prix de la voie étrangère lui sont supérieurs.

(1) Tous les tarifs de transit jouissent, comme les tarifs d'exportation, de l'homologation tacite du ministre, et sont immédiatement susceptibles d'application.

(2) *Recueil-Chaix*, 4e trimestre 1907, p. 1351.

Il faut ne pas perdre de vue ce critérium pour bien comprendre les tarifs de transit, peser les critiques qu'on leur a adressées et juger le rôle des Compagnies à leur sujet.

On a reproché bien souvent aux Compagnies de manquer de tarifs de transit : M. Cazeau-Cazalet, dans un rapport paru au *Journal officiel* du 20 avril 1906, s'étonne que certaines Compagnies, qui forment tampon entre les autres Compagnies et la frontière du côté de l'Europe centrale, la Compagnie de l'Est, par exemple, n'aient pas ou presque pas de tarifs d'exportation et de transit.

Des reproches de cette nature peuvent être fondés dans bien des cas, mais en ce qui concerne justement la Compagnie de l'Est, le petit nombre de tarifs de transit vers l'Allemagne tient, non pas à l'incurie de ses dirigeants, mais d'abord au trop bon marché du coût de transport des marchandises qui arrivent par mer à Anvers et s'écoulent par fer ou par bateau vers le Sud et le Sud-Ouest, et ensuite à la concurrence de la batellerie française qui, depuis l'ouverture du canal de Tancarville, peut transporter par eau et sans solution de continuité, les marchandises du Havre à la frontière allemande. Pour pouvoir lutter contre cette voie concurrente, il faudrait que la Compagnie baissât ses prix au-dessous du prix de revient et, même en consentant à rouler ainsi à perte, l'on n'attirerait très probablement qu'une partie seulement du trafic. L'on n'aperçoit pas, dès lors, le profit qu'il y aurait, en l'espèce, à créer des tarifs de transit.

Cependant, à côté de ces cas difficiles, il en est d'autres où les Compagnies semblent n'avoir pas fait ce qu'elles pouvaient.

L'un des administrateurs commerciaux de la ville d'Anvers écrivait dernièrement (1), après avoir comparé les distances qui séparent Anvers et la Belgique de la Suisse et de l'Italie, avec les distances séparant Calais et Boulogne des mêmes lieux, à propos du raccordement possible de ces derniers ports à la route du Simplon :

« Si ce projet s'exécute, la concurrence ne semble pas trop à craindre pour Anvers, en raison des prix élevés que les grandes Compagnies françaises imposent au commerce de transit.

« D'autre part, la vitesse moyenne, par jour, pour les marchandises, est :

« En France, de 45 kilomètres ;

« En Allemagne, de 125 kilomètres ;

« En Angleterre, de 300 kilomètres ;

« Aux Etats-Unis d'Amérique, de 370 kilomètres.

« Les négociants qui fournissent le marché de Londres en fruits et en primeurs d'Italie ont renoncé à la voie française pour adopter la voie suisse par le Gothard. Ils gagnent soixante-douze heures, bien que le trajet soit plus long. »

Il est dur de s'entendre dire ces vérités par un étranger.

Dans un autre ordre d'idées, on a reproché aux Compagnies de favoriser, par les tarifs de transit, les pro-

(1) Voir rapport précité de M. Cazeau-Cazalet, *Journal officiel* du 20 avril 1908 : annexe 2825.

duits étrangers au détriment des produits français. Il peut arriver, en effet, ceci, lorsque le tarif de transit est très bas, qu'une marchandise étrangère paiera moins cher pour traverser la France, qu'une marchandise française similaire transportée à la même frontière et prise à un point quelconque du territoire français. L'on pourrait donc ainsi, grâce à nos chemins de fer, nous concurrencer, sur les marchés étrangers, dans des conditions ruineuses pour notre commerce.

Ce reproche avait, avant 1883, une base légitime, car il est arrivé, en effet, que, dans certains cas, les produits étrangers ont été, de la manière que nous venons d'indiquer, favorisés au détriment des nôtres. Mais il n'en a pas été longtemps ainsi et les mesures que l'on a prises pour protéger le commerce national ont donné pleine satisfaction aux réclamations qui s'étaient élevées nombreuses. Ces mesures consistent dans l'insertion, à l'article 13 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux, des dispositions suivantes, en vigueur depuis le 20 août 1904 :

« Les tarifs de transit sont appliqués aux marchandises en provenance et à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie ou des colonies, traversant le territoire français.

« Les prix des dits tarifs de transit, de même que les prix totaux inscrits dans les tarifs internationaux de transit, peuvent être appliqués comme prix d'exportation jusqu'à la frontière française, dans les conditions et sous les justifications exigées pour l'application des tarifs d'exportation, aux marchandises à destination de l'étran-

ger, de Corse, d'Algérie ou des colonies et en provenance d'une gare située :

« Soit sur l'itinéraire direct du prix appliqué ;

« Soit, par rails, à 50 kilomètres au plus de cet itinéraire, à la condition que le trajet total effectué sur les rails français par la marchandise ne soit pas supérieur à la distance parcourue par la marchandise passant en transit. »

Ainsi, les Compagnies s'engagent, si elles en sont requises, à appliquer les prix créés pour le transit, aux expéditions faites sur l'étranger non seulement par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie, mais, sous une certaine condition, pour toutes les gares situées sur des embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct, dans un rayon de 50 kilomètres.

Pour éviter que la concurrence entre diverses Compagnies ne créât des inégalités entre ports d'un même littoral, on a décidé par le décret de 1862, complété par ceux du 1er août 1864 et 23 juin 1894, que les prix établis pour le transit seraient les mêmes pour tous les ports situés sur la même partie du littoral. Les ports sont répartis en plusieurs groupes (1) et tous les ports com-

(1) Le décret du 23 juin 1894 classe ainsi les ports :

Réseau du Nord :

De la frontière belge à l'Authie, ainsi que Rouen ;
De l'Authie à la Bresle.

Réseau de l'Ouest :

De Dieppe inclus, à Caen inclus ;
De Caen exclu, à Saint-Brieuc inclus ;
De Saint-Brieuc exclu, à Brest inclus.

Réseau de l'Orléans :

De Châteaulin à Lorient inclus ;

pris dans un même groupe doivent jouir des mêmes tarifs. L'on évite ainsi de favoriser un port au détriment d'un autre et les chemins de fer y gagnent également en ce qu'il ne luttent plus, de réseau à réseau, par des abaissements ruineux. Il semble cependant que ce système est appelé à disparaître devant la tendance qui se manifeste actuellement chez nous d'établir des prix calculés d'après les distances pour les relations des divers ports avec un point intérieur qu'ils peuvent également desservir.

4° *Tarifs de concurrence.* — Les chemins de fer n'ont pas à lutter seulement contre les voies de transport étrangères. En France même, le trafic leur est âprement disputé par des concurrents suffisamment puissants pour attirer à eux une bonne partie des transports. Nous voulons parler du cabotage, des canaux et du roulage, dont l'exploitation est bien moins onéreuse que celle des voies ferrées et qui peuvent, par suite, consentir au commerce des prix en général très bas.

Les chemins de fer, pour conserver une partie du trafic, sont amenés ainsi à abaisser leurs prix de transport et à créer ce que l'on appelle les *tarifs de concurrence*,

De Lorient exclu, à Nantes inclus,
De La Rochelle inclus, à Bordeaux inclus.

Réseau de l'Etat :
De Nantes inclus, à Bordeaux inclus ;

Réseau du Midi :
De Bordeaux inclus, à Arcachon inclus ;
D'Arcachon exclu, à la frontière d'Espagne ;
De la frontière d'Espagne à Cette.

Réseau P.-L.-M. :
De Cette inclus, à Toulon inclus ;
De Toulon exclu, à la frontière d'Italie.

assez mal vus des Compagnies qui ne les établissent que contraintes et forcées, mais très favorables au commerce en général.

La situation toute spéciale où se trouvent les Compagnies vis-à-vis des Pouvoirs publics et la réglementation tout administrative de leurs tarifs est, d'ailleurs, un très grand avantage pour les entreprises de transport concurrentes. Alors que ces dernières peuvent consentir des prix particuliers pour chaque transporteur, modifier sans cesse leurs tarifs, suivant le cours des marchandises, et ne leur donner qu'un champ d'application très défini, les Compagnies de chemins de fer doivent n'appliquer les leurs qu'après les formalités que l'on sait et en se soumettant à certaines clauses, comme celle de station non dénommée, qui rendent bien souvent désastreux un tarif qui, sans elles, eût pu être rémunérateur (1).

La clause de station non dénommée n'est pas, d'ailleurs, la seule source d'embarras que trouvent les Compagnies en l'occurrence ; l'Administration qui, de son côté, redoute toute mesure pouvant ressembler à un traitement de faveur particulier, refuse, très souvent, d'autoriser les réductions qui ne seraient applicables qu'aux très grosses expéditions par trains complets ; elle exige aussi que les abaissements consentis, par exemple, pendant la saison favorable à la navigation, s'étendent à toute l'année et, dans le même ordre d'idées, refuse toute homologation à un tarif nouveau ayant pour but de remplacer celui consenti dans une année où les frets maritimes ou fluviaux étaient très bas.

(1) Voir Colson, *Transports et tarifs*, p. 603.

Toutes ces restrictions sont évidemment fondées sur l'intérêt général bien entendu, et l'on ne peut, en l'espèce, reprocher à l'Administration qu'un excès de zèle.

Il faut reconnaître, cependant, qu'elle a peut-être ici forcé légèrement le sens du principe qui l'a toujours inspirée en matière de tarification de chemin de fer, et qu'en voulant protéger le commerce contre des changements de tarifs trop brusques et trop répétés, elle n'a fait, dans quelques cas, que supprimer purement et simplement la concurrence du chemin de fer aux autres entreprises de transports qui, dès lors, sont bien plus libres pour hausser ou baisser leurs prix à tout instant.

Le chemin de fer ne peut, en effet, faire aucun abaissement pour les transports très concurrencés, sans entamer les prix qu'il perçoit pour les transports qui lui sont acquis en tout état de cause. Si, d'un côté, il accroît son trafic et fait, par suite de cette augmentation, un million de recettes supplémentaires, il doit, de l'autre, étendre la réduction de prix à tous les transports similaires passant par la même voie, d'où une diminution de recettes qui risque de dépasser, très souvent, les bénéfices procurés par le trafic ravi aux canaux ou au cabotage. On comprend qu'alors les Compagnies de chemins de fer se tiennent un peu sur la réserve et hésitent à créer des tarifs spéciaux de concurrence qui risquent de leur être plus nuisibles qu'utiles.

Cependant, les conditions des transports et les situations géographiques sont assez variées pour permettre encore, aux chemins de fer, dans de nombreux cas, d'enlever au cabotage, aux canaux et au roulage, une partie de leur trafic.

En ce qui concerne, tout d'abord, la navigation par canaux et rivières, la lutte est des plus difficiles.

En dehors des avantages que nous avons signalés et qui tiennent à l'absence de réglementation, les transports par eau sont tout particulièrement privilégiés par l'absence de péage, la gratuité des canaux et cours d'eau, qui a pour conséquence le bon marché du coût du transport. Il semble ainsi que les canaux devraient triompher sans difficultés de la voie ferrée. Pourtant, il y a un certain nombre d'exemples qui nous montrent non seulement le chemin de fer exploitant, sans pertes, des lignes parallèles aux canaux, ce qui est bien, mais se substituant presque complètement quelquefois à la navigation par eau, ce qui l'est moins. Nous avons vu, par exemple, le P.-L.-M. enlever au Rhône, surtout dans la direction Sud-Nord, la plupart de son trafic : les blés de Russie et d'Algérie, les tuiles et les briques de Provence, les vins, les huiles et savons, qui alimentaient auparavant la navigation de ce fleuve, ne lui fournissent presque plus rien actuellement ; de même le long de la Loire (1).

Il faut en voir la cause dans ce que les chemins de fer, sur les lignes dont nous venons de parler, ont un trafic déjà très important, qui donne un rendement maximum et une utilisation parfaite du matériel. Le prix de revient étant très faible, il leur est, dans ce cas, plus facile d'abaisser le coût du transport et de monopoliser, en fait, le trafic. De plus, le chemin de fer a une rapidité

(1) Le Canal du Midi est également délaissé, mais cela tient surtout à ce qu'il est entre les mains d'une Compagnie de chemin de fer qui sait ne le faire servir que quand elle n'a pas à en souffrir.

et une régularité qui expliquent que, même dans bien des cas où ses prix sont supérieurs à ceux de la navigation fluviale, on préfère lui confier les expéditions. Une note émanée de la Direction de la construction, à la Ville de Paris, s'exprime ainsi : « Les pierres concassées et les pavés destinés à la Ville de Paris viennent principalement par voie ferrée. La voie navigable n'est employée que pour l'arkose et quelques espèces de pavés belges qui viennent partie par eau, partie par chemin de fer, les prix de la ligne du Nord ne s'écartant que peu de ceux de la voie d'eau. L'Administration de la Ville de Paris préfère, en général, la voie ferrée parce que la livraison y est plus prompte, plus régulière. »

La lenteur des transports par eau résultant soit des gelées, soit des encombrements, oblige ceux qui alimentent ce trafic à avoir en magasin un très gros stock de marchandises, d'où une immobilisation de capital très onéreuse. D'autre part, les trajets par eau ne sont pas directs comme ceux des chemins de fer : bien plus que ces derniers, les canaux doivent se plier à la topographie du terrain et ne peuvent, par suite, desservir certains centres.

Enfin, si les chalands et péniches ont le grand avantage de pouvoir s'arrêter n'importe où, le chemin de fer n'en conserve pas moins, dans la plupart des cas, sa supériorité, grâce à la création d'embranchements particuliers vers les usines intéressées et grâce à son outillage d'embarquement et de débarquement.

En un mot, le chemin de fer, malgré la situation désavantageuse où il se trouve pour lutter contre la navigation intérieure, l'emporte en général. Il est regrettable

que ces deux sortes de transport ne puissent subsister côte à côte sans que la concurrence amène, tôt ou tard, la ruine du plus faible. Mais il faut surtout le déplorer parce que, chez nous, c'est de toute façon l'Etat, c'est-à-dire la masse des contribuables, qui supporte directement les pertes de celle des deux industries qui se trouve vaincue, soit qu'il assure la garantie d'intérêt au chemin de fer, quand le trafic est ravi à celui-ci par la navigation, soit qu'il entretienne, à grands frais, et creuse même des canaux que la concurrence de la voie ferrée rend souvent déserts. Nous verrons plus loin si les Anglais, qui laissent chez eux les lois économiques produire leurs effets, sans essayer de les restreindre par des interventions ministérielles, n'ont pas adopté un système préférable ou tout au moins plus profitable aux finances publiques.

5° *Tarifs communs.* — Les tarifs communs sont des tarifs spéciaux combinés entre deux ou plusieurs Compagnies.

Il semble qu'avec le système de la soudure, dont nous avons déjà parlé, le besoin de tarifs spéciaux combinés entre Compagnies se fasse peu sentir. Pourtant ils peuvent se justifier pour plusieurs raisons.

Si la soudure permet, en effet, de faire profiter une marchandise de tous les tarifs réduits qui se trouvent être appliqués sur le parcours qu'elle devra suivre, il arrive, dans la plupart des cas, que cette marchandise ne jouit d'un tarif spécial que sur une partie seulement du parcours et qu'elle se voit appliquer, pour le reste, le tarif général en l'absence de tarif réduit. Cela tient à ce

que les tarifs spéciaux, accordés par chaque Compagnie pour son seul réseau, s'arrêtent aux limites de ce réseau, au delà duquel les causes qui les ont fait naître se faisant moins sentir, la Compagnie voisine trouve tout naturel d'appliquer, par soudure, à sa marchandise, le seul tarif général. Le tarif commun présente donc, en général, sur la soudure, l'avantage d'un prix moindre, la base déjà réduite décroissant sans arrêt depuis le lieu d'origine ; il offre, de plus, au commerce une plus grande clarté, en permettant d'établir exactement, sans difficulté sérieuse, son prix d'envoi, ce qui n'est guère possible avec la soudure.

Voici, par exemple, le tarif spécial P. V. n° 123 commun à toutes les Compagnies françaises et applicable aux envois d'arbustes et plantes vivantes. Les prix en sont calculés sur trois barèmes dont les maxima sont respectivement de 0 fr. 16, 0 fr. 14, 0 fr. 12 par tonne kilométrique, jusqu'à 100 kilomètres et décroissent ensuite sans discontinuer (1) avec la distance. Il suffira à un pépiniériste d'Orléans, qui veut expédier des plantes à Lille, de connaître la distance qui le sépare de cette dernière ville pour obtenir immédiatement, par une simple multiplication, le coût du transport. De même, les employés du chemin de fer n'auront aucune difficulté à taxer cette expédition. Si, au contraire, il n'y avait aucun tarif commun, l'expéditeur ne pourrait que très difficile-

(1) Voici le détail de ce tarif :
Arbres et arbustes, plantes vivantes emballées, sarments verts,
D'une gare quelconque à une gare quelconque des réseaux de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, du P.-L.-M. et des Ceintures.
Prix des barèmes dont les bases sont indiquées ci-après, à aug-

ment se rendre compte du coût de son expédition, et, quant au taxateur, il devrait établir d'abord le tarif le plus réduit à appliquer sur les réseaux d'Orléans, se faire indiquer par l'expéditeur ceux de la Grande Ceinture et du Nord, pour le parcours qu'empruntera l'expédition (1), faire le calcul pour chaque réseau et ajouter les frais de transmission et de soudure, s'il y a lieu, bien heureux si, malgré son habileté professionnelle, il ne s'égare pas dans ce labyrinthe.

En dehors de ces avantages, les tarifs communs présentent, pour les Compagnies, un intérêt tout particulier en ce qu'ils ont, dans chaque réseau, un effet moins

menter de 1 fr. 50 par tonne, pour frais de chargement, de déchargement et de gare.

1° Par expédition d'au moins 50 kilogrammes, ou payant pour ce poids ..... Barème I

2° Par expédition d'au moins 500 kilogrammes, ou payant pour ce poids ..... Barème II

3° Par expédition d'au moins 1.000 kilogrammes, ou payant pour ce poids ..... Barème III

		BARÈMES		
		I	II	III
		Kilom.	Kilom.	Kilom.
Jusqu'à 100 kilomètres.....		0 16	0 14	0 12
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de :	100 jusqu'à 300 kilom..	0 15	0 13	0 11
	300 — 500 —	0 14	0 12	0 10
	500 — 600 —	0 12	0 10	0 08
	600 — 700 —	0 12	0 09	0 07
	700 — 800 —	0 10	0 07	0 05
	800 — 900 —	0 07	0 05	0 04
	900 — 1.000 —	0 05	0 05	0 04
	1.000 kilomètres.....	0 05	0 04	0 03

(1) Quand une expédition emprunte plusieurs réseaux et qu'il n'y a pas de tarif commun, l'expéditeur est obligé d'indiquer les tarifs à appliquer et les points entre lesquels chacun d'eux doit trouver son application.

général que les tarifs spéciaux ordinaires. Alors que ceux-ci, bien que créés pour un trafic déterminé, s'appliquent, en réalité, par suite de l'extension forcée qu'ils reçoivent, à certains parcours pour lesquels ils ne sont nullement faits, les tarifs communs sont applicables aux seuls parcours effectués par la marchandise qui en fait l'objet.

Les tarifs communs ne jouent pas seulement sur les réseaux français. Un certain nombre sont combinés avec des Compagnies étrangères et fournissent ainsi de grandes facilités au commerce international.

Ce sont les tarifs internationaux parmi lesquels nous citerons le tarif spécial P. V. n° 200, destiné à favoriser l'exportation d'un grand nombre de produits, le tarif spécial P. V. n° 427, pour l'exportation et le transit des dépouilles d'animaux et produits accessoires, le tarif spécial P. V. n° 224 pour l'importation des objets manufacturés et mobiliers, etc., etc.

Ces tarifs internationaux soulèvent un certain nombre de difficultés tenant aux formalités de douane, aux lois applicables en cas de litiges, au paiement du transport. Toutes ces questions ont reçu des solutions suffisamment libérales pour n'entraver en rien le commerce international. C'est ainsi que les Compagnies simplifient beaucoup leur besogne en exigeant que l'expéditeur fournisse tous les documents nécessaires pour que la marchandise puisse franchir la frontière ; elles déclinent, de plus, toute responsabilité quant à l'exactitude des déclarations en douane et, dans le cas où les lois en vigueur les ren-

dent responsables vis-à-vis de celle-ci, elles se réservent le recours contre les expéditeurs.

La question de la législation applicable en cas de conflit est régie par une clause stipulant que, s'il y a perte, avarie ou retard, le dommage sera toujours réglé au lieu de destination. Cette mesure est logique, la marchandise voyageant, en principe, pour le compte du destinataire. Toutefois, il faut remarquer qu'il sera, de la sorte, impossible à l'un de nos nationaux, s'il est expéditeur, de citer devant un tribunal français la Compagnie étrangère qu'il saura pertinemment être responsable du dommage causé à sa marchandise. C'est une assez grave dérogation à l'article 14 du Code civil, qui permet justement de citer devant un tribunal français un étranger, même non résidant en France, pour l'exécution des obligations contractées par lui en pays étranger envers des Français.

La Cour de Cassation a cependant reconnu la légalité de cette renonciation dans un arrêt du 16 mars 1885. (Dalloz. 85. 1. 104.)

Quant au paiement du prix des transports internationaux, un peu compliqué par le change sans cesse variable, il a été facilité par certaines dispositions ingénieuses. C'est ainsi que, pour les relations commerciales franco-espagnoles, la Compagnie du Midi, d'accord avec les autres grandes Compagnies françaises, a obtenu des Compagnies du Nord de l'Espagne et du Madrid-Saragosse-Alicante, l'autorisation, pour les expéditeurs qui effectuent de France en Espagne des envois en port payé, de profiter des prix des tarifs internationaux franco-espagnols tout en ne payant le port, en francs, que jusqu'à la

frontière, et en laissant suivre, en port dû, le montant des parts espagnoles qui seront ainsi payées, à l'arrivée, en pesetas. Dans ce but, les prix totaux des tarifs internationaux ont été divisés en parts françaises et en parts espagnoles.

L'homologation des tarifs internationaux présente également quelques particularités : le ministre n'homologue, sur chaque tarif, que la partie afférente au parcours français et il ne peut le faire, bien entendu, que si aucune des clauses de ce tarif n'est contraire aux dispositions du cahier des charges, ce dernier n'ayant effet, d'ailleurs, que jusqu'à la frontière.

Tels quels, les tarifs communs nationaux ou internationaux gagneraient beaucoup à être simplifiés.

On peut faire rentrer la plupart des tarifs spéciaux figurant au *Livret-Chaix* dans l'une des cinq catégories que nous venons de distinguer.

Il est bien entendu, cependant, que cette classification n'est nullement limitative : elle le serait malaisément avec des tarifs de cette nature dont les raisons d'être sont si variées, et nous n'avons voulu ramener les tarifs spéciaux à quelques types bien déterminés, que pour éviter de nuire, par l'abus des détails, à la clarté d'un exposé qui ne se prête que trop facilement aux complications.

DEUXIÈME PARTIE

Il est douteux qu'en autorisant les premiers tarifs spéciaux, l'Administration française ait eu en vue autre chose que de faciliter l'essor des entreprises de transport par fer.

L'on avait alors affaire à de petites Compagnies, vivant assez péniblement d'un trafic qui, comparé à celui des autres modes de transport, n'avait pas très grande importance. Mais à mesure que la voie de fer attirait à elle, à raison de sa régularité et de sa vitesse, la majeure partie des transports, les tarifs spéciaux augmentaient aussi en quantité et en importance, au point de fournir actuellement aux Compagnies les trois quarts de leurs recettes.

Du jour où cette importance s'est fait sentir, la conception que l'on s'était formée du but des tarifs spéciaux a évolué nécessairement. L'on a vu en eux non plus de simples moyens d'encourager les Compagnies de chemins de fer, mais un des éléments prépondérants de la vie économique du pays, élément très favorable, selon les uns, à la prospérité nationale, et, suivant d'autres, plutôt nuisible à cette prospérité.

Il est certain que les tarifs de transports en général tendent de plus en plus à devenir les régulateurs du commerce et de l'industrie. Or, les tarifs spéciaux n'étant que des tarifs réduits, on peut dire que leur importance est en raison de l'intérêt qu'ont le commerce et l'indus-

trie aux réductions des prix de transport, intérêt très grand, puisqu'en principe une marchandise a d'autant plus de chance de trouver acquéreur qu'elle est meilleur marché une fois rendue à destination.

Les tarifs réduits peuvent donc faire naître d'importants courants de transports, en encourager d'autres. faciliter la mise en exploitation de telle ou telle région.

Mais, comme tout facteur économique important, ces tarifs ont suscité bien des protestations et des critiques : on leur a reproché leur complication, venant s'ajouter au fouillis d'un tarif général déjà peu clair, leur rôle d'agents prépondérants du monopole des chemins de fer, leur caractère arbitraire ; en face des avantages qu'ils peuvent procurer à telle industrie, l'on a montré les ruines qu'ils ont causées en tuant des entreprises de transport rivales, en favorisant certaines régions, certaines industries, certains chargeurs au détriment des autres.

Il nous paraît donc intéressant de chercher, en se plaçant au-dessus d'opinions trop souvent intéressées, si tout d'abord les tarifs spéciaux pourraient être supprimés ; si, tout compte fait, la somme des avantages que le pays en tire l'emporte réellement sur celle des inconvénients, et si, en tant que facteurs économiques, ils doivent, dans l'intérêt de la prospérité nationale, subir des modifications ou recevoir une extension.

CHAPITRE PREMIER

INCONVÉNIENTS DES TARIFS SPÉCIAUX

En même temps que nous faisions entrevoir, dans les pages précédentes, la plupart des avantages que procurent les tarifs spéciaux, soit au pays en général, soit aux Compagnies, soit aux chargeurs, nous avons indiqué quelques-uns de leurs points faibles, les uns très apparents, les autres difficiles à découvrir dès l'abord, tous assez importants, d'ailleurs, par leurs conséquences économiques pour retenir un instant notre attention.

Le défaut qui saute tout d'abord aux yeux dans les tarifs spéciaux français, c'est leur complication et leur variété. Cet encombrement et cette diversité dans les tarifs, dont s'accommodent assez bien certains pays, devaient être fatalement ce qui, en eux, choqueraient le plus notre mentalité française, imbue de l'idée d'égalité et d'uniformité, même en des matières où ces mots n'ont quelquefois rien à faire. On a donc protesté avec énergie contre la confusion que créait l'intrusion des tarifs spéciaux dans le recueil général des tarifs, et l'on a eu, tout d'abord, parfaitement raison.

Les personnes qui ouvrent actuellement un *Livret-Chaix* et qui éprouvent une certaine difficulté à s'y reconnaître, seraient bien surprises si on leur disait que le recueil actuel est, en ce qui concerne les tarifs spéciaux, d'une grande clarté, comparé à ce qu'il était il y a vingt-cinq ou trente ans. Il en est pourtant ainsi.

Le nombre des tarifs spéciaux, depuis leur reconnaissance par l'Administration, qui date de 1840 environ, n'a cessé d'augmenter. Mais comme ce sont des tarifs essentiellement commerciaux qui, par suite, répondent à des besoins locaux ou régionaux tantôt momentanés, tantôt durables, ils sont totalement différents, d'un réseau à l'autre, à plusieurs points de vue.

Alors que sur un réseau ce sont les transports de houille que l'on veut favoriser, sur un autre ce sont les transports de vins ; ici l'on exploitera en grand les bois de construction, là le blé, d'où une différence complète entre les réseaux, en ce qui concerne les matières dont ils encouragent le trafic. Toujours pour les mêmes raisons, les tarifs spéciaux qui pourront être nombreux dans telle Compagnie, dont les lignes desservent des régions très industrielles ou très commerçantes, le seront beaucoup moins dans telle autre, dont la population est clairsemée et la vie commerciale peu intense.

Chaque Compagnie a donc établi les tarifs spéciaux qu'elle jugeait nécessaires et utiles sur son réseau, sans s'occuper, au début, de ce que faisait le voisin qui, de son côté, créait aussi d'autres tarifs spéciaux sur les bases qu'il jugeait bonnes, avec les barèmes à lui propres. De la sorte, même quand une marchandise identique bénéficiait d'un tarif réduit sur divers réseaux, la base du tarif applicable et, par suite, le tarif lui-même étaient toujours totalement différents d'une Compagnie à l'autre.

Il sortit une telle confusion de ce système, où chacun travaillait pour son compte, sans souci des intérêts voisins, que beaucoup de négociants, ne pouvant se recon-

naître dans ce dédale, reculaient devant le choix du tarif spécial pour l'expédition de leurs marchandises.

Le Gouvernement s'émut et, dès 1871, eut lieu une grande enquête sur les tarifs de chemins de fer en général. En 1874, M. Dietz-Monnin, sénateur, condensa en un rapport les réponses des préfets, maires, tribunaux, Chambres de Commerce, etc. (1). En ce qui concerne les tarifs spéciaux, il concluait à leur maintien, mais critiquait l'inégalité et la multiplicité des taxes, les transbordements au passage d'un réseau à l'autre, la sérification des marchandises divergente d'une Compagnie à l'autre.

Cette enquête, qui n'eut d'ailleurs aucun résultat pratique, indiquait déjà les principaux défauts des tarifs spéciaux. Un rapport de M. Georges, sénateur (2), déposé le 13 décembre 1878, renchérissait encore sur les conclusions de M. Dietz-Monnin, en demandant la communauté non seulement des tarifs généraux, mais aussi des tarifs spéciaux, la simplification et l'uniformité des taxes, etc.

Certaines Chambres de Commerce, celle de Paris notamment, avaient même, à ce moment, demandé la suppression pure et simple des tarifs spéciaux. De ces enquêtes et de ces rapports, expression d'un mouvement d'opinion très caractérisé, sortirent d'utiles réformes et c'est ainsi que les Compagnies unifièrent fortement leurs tarifs généraux, en adoptant un même nombre de séries.

(1) Rapport Dietz-Monnin du 14 mars 1875. (*Journal officiel* : Documents parlementaires, Sénat, mars 1874.)

(2) Rapport déposé au nom de la Commission d'enquête du Sénat. (*Journal Officiel* : Documents parlementaires, Sénat, décembre 1878.)

L'on doit reconnaître que les Compagnies ont fait de louables efforts vers la simplification, en créant de nombreux tarifs communs réduits et surtout en attribuant, quelles que soient les Compagnies, un même numéro à tous les tarifs spéciaux qui visent le transport des mêmes sortes de marchandises.

Malheureusement, tels qu'ils se présentent actuellement, les tarifs spéciaux sont encore trop nombreux. Nous n'ignorons pas que chaque tarif spécial a une cause différente de celle des autres, et nous avons déjà montré que ces tarifs n'étaient si nombreux que parce que les besoins commerciaux sont multiples. Pourtant, il faudrait, croyons-nous, en sacrifiant, au besoin, quelques intérêts très particuliers, essayer sur certains points une unification réclamée par le pays avec insistance.

Nombreux sont, d'ailleurs, les autres défauts reprochés à ces tarifs. On est tout naturellement porté à voir en eux des tarifs d'exception et, en examinant les choses d'un peu près, on se rend compte qu'il est, en fait, excessivement difficile que certains tarifs spéciaux ne soient pas des tarifs de faveur.

Bien entendu, l'Administration veille jalousement sur les grands principes qui doivent présider à l'élaboration de tout tarif français ; elle n'homologue qu'avec circonspection pour éviter que l'absence de faveur, le plus grand de ces principes, ne soit violé. Et pourtant, à côté des réclamations qui ont pour fondement un intérêt tout personnel, il y en a d'autres qui n'ont pour unique base que le respect de la tradition ou le souci de l'intérêt général.

On ne peut, évidemment, considérer comme un argument sérieux à l'encontre des tarifs spéciaux, le réquisitoire d'un industriel qui jugera inique un tarif spécial pour cette seule raison qu'il aura facilité l'écoulement des produits d'un concurrent précédemment moins bien placé. De tels arguments sont plutôt favorables à la tarification spéciale, qu'ils font apparaître comme la grande niveleuse, qui atténue les inégalités résultant de la situation géographique ou topographique et donne la suprématie moins au mieux placé qu'au plus intelligent.

Mais il y a, dans cet amas de tarifs, des points faibles que nous allons facilement découvrir. Certaines clauses tout d'abord, comme la clause de *minimum d'expédition* ou de *wagon complet*, font que de nombreux tarifs spéciaux favorisent une catégorie de chargeurs au détriment des autres. Les Compagnies ont certainement, à leur point de vue, grand intérêt à exiger non seulement des wagons, mais des trains complets qui leur fournissent un coefficient d'exploitation très bas ; mais l'on aperçoit aisément que le petit chargeur, qui ne pourra pas expédier, en une fois, soit un wagon, soit deux wagons complets, soit un train entier, sera placé par les tarifs spéciaux dans une situation inférieure vis-à-vis de son gros concurrent.

C'est ainsi que l'on a sérieusement protesté contre certains tarifs spéciaux, applicables aux blés et céréales, qui exigent un chargement minimum de 5.000 kilos. Les petits agriculteurs, si nombreux avec le morcellement de la propriété qui caractérise le régime agraire français, se sont prétendus lésés. Il faut reconnaître qu'ils n'ont pas tout à fait tort, et qu'il n'est pas très logique de prô-

ner la petite propriété attachant chacun à son coin de terre, si, d'une façon plus ou moins détournée, l'on encourage seulement, par des mesures de ce genre, les gros propriétaires fonciers.

Il est une autre clause, celle d'*allongement des délais*, contre laquelle un mouvement analogue s'est dessiné. Dans quelques cas, en effet, il est bien difficile de prouver que les tarifs spéciaux applicables sous la condition expresse d'allongement des délais ne favorisent pas les gros industriels qui, seuls, disposent d'un important stock en magasin.

Enfin, la *clause de retour gratuit* a vu ses défauts abondamment mis en lumière par ceux qui n'ont pu, jusqu'ici, en profiter. Voici, par exemple, deux négociants en vins de Montpellier, dont l'un a recruté sa clientèle dans la région du Puy et l'autre dans celle de Lyon. Sur le parcours Montpellier-Le Puy, il y a un trafic plus important à l'aller qu'au retour et la Compagnie P.-L.-M. a tout intérêt, pour ne pas ramener sur Montpellier des wagons vides, à accorder la clause de transport en retour réduit ou gratuit qui, rendant le prix de transport total meilleur marché, augmentera probablement le trafic et, tout au moins, assurera un chargement aux wagons en retour.

Sur la ligne Montpellier-Lyon, au contraire, le trafic est aussi actif dans les deux sens. La Compagnie est donc sûre d'avoir un chargement pour les wagons en retour vers Montpellier, et n'a aucune raison, dès lors, pour accorder la clause de retour gratuit à des fûts qui ne sont nullement nécessaires pour assurer la prospérité de son trafic. Le premier de ces deux expéditeurs, on le voit, sera donc plus favorisé que le second.

Les tarifs spéciaux, pris à un point de vue plus général, ne sont d'ailleurs pas mieux vus, dans bien des milieux, que les clauses qui les caractérisent. Les tarifs dits d'importation ont subi de tels assauts qu'ils ont presque complètement disparu. Nous avons montré comment les tarifs de transit se voient continuellement reprocher les facilités données aux marchandises étrangères de passer d'une frontrière à l'autre dans des conditions qu'envient les produits similaires français. Quant aux tarifs de concurrence, ils ont contre eux toute la coalition des intérêts des industries rivales du chemin de fer que ce dernier essaye d'anéantir.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que l'Administration des chemins de fer de l'Etat n'échappe pas aux critiques à ce point de vue.

D'après une note remise par le Comité des Armateurs de France à la Commission du Sénat chargée d'étudier le rachat de l'Ouest, l'Etat a favorisé le port de La Pallice, le seul port français exclusivement desservi jusqu'ici par son réseau, par des tarifs de chemins de fer très avantageux, qui aboutissent à un véritable détournement du fret du port de Bordeaux sur celui de La Pallice. Ces tarifs sont maintenus, malgré les réclamations répétées de la Chambre de Commerce de Bordeaux (1).

Aussi, M. André Lebon, au nom du Comité central des Armateurs, inquiet de voir l'Etat prendre à son compte, en cas de rachat, l'exploitation de la ligne maritime Dieppe-Newhaven, exprime la crainte que l'Etat, exploi-

(1) Rapport Colson du 1er décembre 1903 au Comité consultatif des chemins de fer (pp. 7, 8, 31, 32).

tant alors 9.000 kilomètres de voies ferrées et à la tête d'un service maritime, maître au surplus de tous les ports échelonnés sur nos côtes de l'Ouest et du Nord-Ouest, n'ait tendance à drainer, par des tarifs appropriés, les marchandises, pour les amener aux ports desservis par ses lignes au détriment des autres ports du Nord, créant ainsi des privilèges au profit de certaines régions, ou forçant à des surenchères dont le budget du pays ferait les frais.

Il y a même des critiques pour les tarifs d'exportation, ceux des tarifs spéciaux qui semblaient devoir en susciter le moins. Il y en a surtout de violentes pour une certaine catégorie d'entre eux, les tarifs combinés entre chemins de fer et Compagnies de navigation.

L'on reproche à ces tarifs, qui suppriment les intermédiaires, de nuire à d'importants groupements dont les principaux sont les transitaires de nos grands ports. La marchandise, prise en charge par la Compagnie de chemins de fer au lieu d'expédition, est remise par cette dernière à la Compagnie de navigation qui fait elle-même les opérations de dédouanement et de transit. Dès lors, les transitaires n'ont plus aucune utilité.

D'autre part, appliquer aux marchandises expédiées dans ces conditions, un tarif unique et indivisible comprenant l'intégralité du transport terrestre et maritime, c'est faire profiter, jusqu'à en certain point, la ou les Compagnies de navigation intéressées, des prérogatives attachées au monopole de fait des chemins de fer ; c'est, par suite, nuire aux Compagnies rivales étrangères.

Il est impossible, en premier lieu, de nier l'indivisibilité de ces tarifs, qui s'impose de la façon la plus absolue

aux juges appelés à statuer sur son application, si nous en croyons la jurisprudence de la Cour de Cassation. Celle-ci interdit, en effet, formellement aux tribunaux chargés d'appliquer une taxe de transport globale, comprenant la rémunération de plusieurs prestations, d'isoler par voie d'interprétation la part afférente à chacune de ces prestations (1).

Or, cette confusion des prix, nous dit-on, étend, en l'espèce, la législation des chemins de fer à des transports auxquels cette législation n'est pas et ne peut être applicable ; elle viole le principe de l'égalité entre les transporteurs desservant ou appelés à desservir les mêmes voies de communication que les Compagnies de navigation intéressées, et enfin elle porte une atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie.

En effet, la conséquence immédiate de l'indivisibilité est que les tarifs d'exportation de cette nature se trouvent illégalement revêtus du caractère d'un tarif ordinaire de chemin de fer. Ces tarifs, on le sait, ont force législative et obligatoire, c'est-à-dire que nul n'est présumé en ignorer les dispositions et ne peut alléguer une erreur de consentement ; il n'est permis, enfin, ni aux Compagnies, ni aux tiers qui traitent avec elles, d'y déroger par des conventions particulières (2). D'autre part, leur interprétation échappe aux règles qui gouvernent les conventions de droit commun ; ces tarifs doivent être appliqués à la lettre, sans que les tribunaux puissent en éclairer les dispositions à l'aide des moyens ordinaires : constata-

(1) Cassation, 18 juin 1897 (S. 98. 1. 140) ; 10 juin 1898 (S. 98. 1. 412) ; etc.

(2) Fuzier-Hermann, v° *Chemins de fer*, n° 2652.

tion des usages du commerce, recherche de l'intention des parties.

Cette force obligatoire, ces règles d'application et d'interprétation rigoureuse vont donc, au grand bénéfice des Compagnies de navigation intéressées, se trouver attachées au prix du transport par mer comme à celui des autres opérations comprises en bloc, dans la taxe unique. C'est là une illégalité sur laquelle on n'a peut-être pas suffisamment insisté jusqu'à ce jour, car il est exorbitant de rendre obligatoire pour le public, sous la dénomination et l'apparence inexacte d'un tarif de chemin de fer, le prix d'opérations diverses et de transport par mer qu'il a plu à des Compagnies de navigation, c'est-à-dire à de simples particuliers, d'arrêter de leur propre autorité, sans contrôle et sans discussion.

Enfin, en dernier lieu, ces tarifs communs d'exportation sont regardés comme une atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie. Par cela même qu'elle confère, en fait tout au moins, un monopole, la concession accordée à une Compagnie de chemins de fer doit être interprétée de la façon la plus restrictive. Or, par la mise en application de leurs tarifs combinés, les Compagnies de l'Ouest ou du P.-L.-M., en se chargeant, avec l'aide de certaines Compagnies de navigation, du transport des marchandises à destination des ports éloignés, se constituent armateurs ou gérants d'affaires des armateurs, ce qui est absolument étranger à l'objet de leur monopole.

D'autre part, sans insister sur les avantages que confère à certaines Compagnies de navigation, vis-à-vis des Compagnies concurrentes, cette confusion de prix, il faut

reconnaître qu'elle leur attribue en même temps, comme commissionnaires de transport, un véritable monopole.

Le transport total et direct d'une marchandise d'un point quelconque du P.-L.-M., de l'Ouest ou de l'Orléans, ports désignés au tarif, comporte, en effet, une triple opération :

1° Transport par voie ferrée ;

2° Transport de la gare d'arrivée au navire et accomplissement de toutes les formalités préalables à l'embarquement ;

3° Transport par mer.

De ces trois opérations, la première seule est actuellement l'objet d'un monopole de fait ; les deux autres doivent rester soumises au régime de la libre concurrence et, pour qu'elles le soient, il faut que l'expéditeur ait la faculté de s'adresser à qui bon lui semble pour les effectuer, même au cas où il aurait obtenu de la Compagnie de chemins de fer le bénéfice de son tarif le plus réduit, c'est-à-dire le bénéfice du 400 *bis*, pour la part de celui-ci qui rémunère le transport par voie ferrée.

Cette faculté n'existe pas, en l'espèce. Non seulement la Compagnie de navigation se trouve jouir, pour un transport par mer, d'un régime de faveur exclusif de toute concurrence, mais elle monopolise, en fait, à son profit, les opérations multiples du transport des marchandises de la gare au navire, qui constituent l'industrie des transitaires.

Sans doute, à la suite des réclamations de ces derniers, il a été inséré, au tarif 400 *bis*, un paragraphe XI qui permet à l'expéditeur de désigner sur la lettre de voiture une personne de son choix pour accomplir, dans les

ports, les marchandises restant entre les mains de la Compagnie de navigation, les formalités nécessaires auprès des administrations publiques (douane, régie, port et consuls). Mais cette clause est inefficace, car l'expéditeur prend toujours le système le moins compliqué et le moins onéreux.

On voit donc, en somme, qu'il y a à l'encontre des tarifs communs genre 400 *bis* des critiques sérieusement fondées.

A un autre point de vue, il n'est pas jusqu'aux actionnaires des Compagnies qui ne soient ennemis déterminés de certains tarifs spéciaux, si l'on peut vraiment appliquer cette dénomination aux tarifs réduits consentis par les Compagnies à l'Etat.

Le Gouvernement fait effectuer, tous les ans, par chemins de fer, des transports qui chiffrent considérablement dans la comptabilité des Compagnies, non par un gain, mais par un déficit, ces transports étant effectués à des prix inférieurs au prix de revient.

Pour la Compagnie du Midi, nous relevons, dans le rapport présenté par le Conseil d'administration à l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 22 avril 1907, les chiffres suivants, sous le titre : *Economies résultant, pour l'Etat, des clauses du cahier des charges*:

Pour le service des Postes et Télégraphes	Fr. 4.639.000
Pour les transports de militaires et marins	Fr. 3.524.000
Pour le transport des agents des Contributions indirectes et des douanes....	Fr. . 289.000
Pour les transports de la Guerre	Fr. . 75.000
soit	Fr. 8.527.000

Si, à cette somme déjà très forte, l'on ajoute les recettes perçues par l'Etat comme impôts divers, à l'occasion des transports par fer, l'on obtient un total de 22.423.000 francs encaissés ou économisés par le Trésor ; aussi le rapport ajoute-t-il :

« Ce chiffre, qui est de beaucoup supérieur à la somme de 12.500.000 francs garantie à notre capital-actions, montre que notre exploitation donne au Trésor des profits plus élevés qu'à nous-mêmes ; il fait ressortir à 5,72 % le revenu annuel des 392.000.000 que l'Etat a consacrés à l'établissement du réseau du Midi. »

Nous ne pouvons, cependant, au point de vue général où nous nous plaçons, considérer cet argument comme sérieux. Ces réductions consenties à l'Etat, personne morale, le sont, en fait, à la masse des contribuables, et c'est pour cette raison qu'on doit les approuver, dussent-elles nuire aux intérêts d'actionnaires qui font inconsciemment le jeu des rachatistes, leurs adversaires.

Le reproche fait aux Compagnies d'avoir une tendance à accumuler les tarifs spéciaux dans le seul but de se procurer de gros bénéfices, a été trop souvent formulé pour que nous l'omettions ici, bien que le très sérieux contrôle du Comité consultatif des chemins de fer le rende à peu près sans fondement.

Nous mentionnerons enfin, pour terminer, une critique assez originale de nos tarifs spéciaux, concernant le transport des denrées. Elle ne tend à rien moins qu'à établir que les bas prix de transport sont, dans certains cas, plus nuisibles qu'utiles au commerce national.

Lors d'une enquête, faite récemment par le *Journal des Chambres de Commerce*, sur les exportations de légumes et fruits français à l'étranger, certains exportateurs ont, en effet, soutenu cette idée, d'apparence très paradoxale, que si les fruits français sont en mauvaise situation sur le marché de Londres, c'est « parce que les Compagnies de chemins de fer, en France, ont trop abaissé leurs tarifs ».

« Nos importations de fruits et de primeurs », disent les commerçants, « ont augmenté sur le marché anglais en même temps que les sommes annuellement payées par l'Angleterre aux producteurs et expéditeurs français diminuaient. La raison de cette anomalie doit être cherchée dans un tarif spécial de chemin de fer qui est en vigueur depuis 1903, le tarif commun n° 314 (1). »

Grâce à ce tarif plus réduit, par exemple, pour le transport Avignon-Boulogne (131 fr.) que pour le transport Avignon-Paris (141 fr.), beaucoup de producteurs se sont mis à faire de l'exportation, et ils l'ont fait sans méthode, en soignant peu les emballages, pensant que la quantité suppléerait à la qualité. Cette façon de faire a eu deux conséquences : la première a été de jeter sur le marché anglais beaucoup trop de produits médiocres ou gâtés. L'acheteur anglais qui, auparavant, recevait nos produits les yeux fermés, fronce les sourcils devant le tas montant des colis douteux qui, à cette heure, lui arrivent de France et l'on devine, dès lors, la deuxième conséquence qui a été une baisse considérable de la valeur de la marchandise. La moindre avarie est maintenant

(1) *Recueil-Chaix* (G. V.), 4e trimestre 1907, p. 978.

prétexte aux Anglais pour abaisser les prix, et la foule des colis qui débarquent sur le marché de Covent-Garden dans un état défavorable, aggrave la chute des cours. Les prix se sont affaissés à ce point qu'une marchandise française qui, naguère, sur le marché de Londres, se vendait 100 francs les 100 kilos, est tombée à 30 et 35 fr. »

Voici, certes, bien des critiques à l'égard des tarifs spéciaux. Ne vaudrait-il pas mieux, pour les éviter, décréter la suppression pure et simple de ces tarifs ?

CHAPITRE DEUXIEME

PEUT-ON SUPPRIMER LES TARIFS SPÉCIAUX ?

On l'a proposée bien des fois, cette suppression. Il est si facile de supprimer et de détruire quelque chose ! Mais la question intéressante est de savoir comment on les remplacera.

Les théoriciens et les Chambres de Commerce qui ont étudié la question s'accordent, en général, pour demander qu'il ne soit plus établi, à l'avenir, que des tarifs reposant sur une base kilométrique et avec une taxe uniforme décroissant selon la distance ; ils réclament, de plus, que ces tarifs soient appliqués d'une station quelconque d'un réseau à toute autre station du même réseau, et que l'on révise tous les tarifs spéciaux qui sont contraires à ce principe (1).

C'est une formule très séduisante au premier abord. Mais elle renferme un point obscur, c'est de savoir la base kilométrique qui va servir de fondement à l'unification proposée. Gardera-t-on les prix actuels les plus réduits, ou prendra-t-on des prix moyens ?

Le premier système nous semble à peu près impossible à réaliser pratiquement, si l'on part de cette idée que les Compagnies de chemins de fer doivent recourir le moins possible à l'Etat.

(1) Voir de Kaufmann, *ouvrage cité*, p. 435.

Comme tout commerçant, elles sont amenées à consentir des réductions, qu'il s'agisse de concurrence, d'utilisation du matériel ou de tous les autres cas que nous avons précédemment étudiés. Mais il est évident que, si l'on voulait généraliser ces réductions sous le prétexte qu'appliquées sur un point du réseau, l'égalité exige qu'elles le soient partout, les recettes baisseraient au-dessous du prix de revient général et la ruine des Compagnies en serait la conséquence.

Il faut, à cet égard, se rendre compte de l'importance des chiffres sur lesquels on calcule : la recette totale des transports, en petite vitesse, s'est élevée, en 1905, à 842.942.651 fr. pour les six grandes Compagnies et le réseau de l'Etat. Le taux moyen perçu a été de 0 fr. 0515 par tonne et par kilomètre. Le résultat de l'unification au prix des plus bas tarifs ne pourrait être établi qu'à la suite de très longs calculs pour lesquels nous n'avons pas ici les documents nécessaires, mais il est, à priori, évident que la baisse serait de plus de 2 centimes par tonne kilométrique, d'où un déficit formidable chaque année.

Il n'est donc pas possible, tant que nous conserverons en France le système d'exploitation par les Compagnies concessionnaires, de songer à faire admettre l'unification sur ces bases. En cas d'exploitation directe par l'Etat, le déficit d'ailleurs ne disparaîtrait pas, mais il passerait directement à la charge du Trésor (1).

On répond qu'un grand abaissement des tarifs de chemins de fer se traduirait, comme il est arrivé après les

(1) Si la situation de nos finances permettait à l'Etat de faire un sacrifice en faveur du bon marché des transports, il serait peut-être plus pratique de supprimer les impôts onéreux et disproportionnés qui grèvent les transports par chemins de fer.

diverses réductions des tarifs postaux, par un tel développement de trafic que le niveau serait vite rétabli. Cette assertion n'est vraie qu'en partie. L'abaissement du prix de transport, très efficace pour accroître le trafic des marchandises lourdes et de peu de valeur, n'a aucun effet, nous l'avons montré, sur le transport des marchandises de valeur (1).

D'ailleurs, aussi optimiste que l'on puisse être, l'augmentation n'atteindrait jamais le chiffre formidable de tonnes nécessaire pour compenser la réduction générale des prix.

La vérité est que l'unification ne pourrait se faire qu'à un prix moyen. La conséquence en serait un relèvement immédiat de tous les tarifs précédemment inférieurs. Il faut citer, à ce propos, l'essai très intéressant tenté par l'Administration des chemins de fer de l'Etat, qui a dû, d'ailleurs, renoncer à appliquer intégralement l'unification et a maintenu un nombre relativement très grand de prix fermes de gare à gare.

Quel serait, en effet, le résultat des relèvements ?

Les Compagnies, tout d'abord, perdraient d'importantes recettes ; mais le commerce perdrait beaucoup plus encore parce que, pour un grand nombre d'industriels et de commerçants qui ont établi leur prix de revient sur la base des tarifs actuels, le relèvement serait la ruine.

D'autre part, la suppression complète des tarifs spéciaux aurait pour effet de rendre à la navigation le monopole du transport des marchandises pondéreuses et de

(1) Voir page 25.

peu de valeur, et comme ce monopole ne serait pas réglementé, au début tout au moins, il est aisé de prévoir que les prix de la batellerie augmenteraient aussitôt sensiblement.

Les théoriciens partisans de l'unification acceptent cependant cette conséquence sans trop s'effrayer, et l'on peut lire dans un rapport qui fut présenté à la Chambre, au moment de la constitution définitive du réseau d'Etat par le rachat de quelques lignes de l'Orléans :

« Après avoir perdu le trafic entre la mer et Angers, le réseau d'Etat perdra également le trafic entre Angers et Tours par la concurrence de la batellerie fluviale, contre laquelle la Compagnie d'Orléans ne lutte que grâce à des combinaisons de tarif auxquelles ne saurait avoir recours l'Administration des chemins de fer de l'Etat (1). »

Il est certain que commerçants et industriels ne se verraient probablement pas, avec une pareille philosophie, mis dans l'alternative de redevenir tributaires d'une batellerie capricieuse, ou de subir des tarifs élevés, s'ils veulent continuer à se servir des chemins de fer.

En fait, il y a deux raisons principales qui font redouter la suppression des tarifs spéciaux.

La première, c'est que les tarifs à prix gradués suivant la distance, établis d'après une loi mathématique plus ou moins arbitraire, manqueraient de souplesse et de flexibilité. Rien n'est variable et divers comme les besoins du commerce : emprisonnées dans une formule, les Compagnies ne pourraient les satisfaire en faisant, pour chaque transport, le prix réellement utile. Les for-

(1) **Ludovic Louvard**, *ouvrage cité*, p. 25.

mules à base décroissante se prêtent, d'ailleurs, bien difficilement à l'établissement de prix réduits à grande distance et même à des distances moyennes, sur un réseau étendu, car, pour établir une graduation sans tomber rapidement à zéro pour les longs parcours, on serait forcé de partir d'une base kilométrique très élevée, en la maintenant assez forte pour les distances de moins de 200 à 300 kilomètres qui représentent, chez nous, la majeure partie des trajets.

En Belgique, ce résultat a passé inaperçu parce que les grandes distances y sont inconnues et que, dès lors, il n'est pas nécessaire, pour assurer une décroissance rationnelle, de partir d'un prix aussi élevé. L'unification partielle des tarifs du réseau de l'Etat, en France, n'a réussi que pour les mêmes raisons. Appliquées sur de grands réseaux, les formules à base décroissante seraient impraticables, à moins précisément qu'on ne conservât les tarifs de gare à gare, pour corriger ce que les bases initiales auraient d'excessif pour les petites distances.

La seconde raison, c'est qu'en admettant cette uniformité imposée par l'Etat à toutes les Compagnies, il y aura, presque forcément, une réglementation à outrance et une centralisation excessive, soit qu'une entente préalable des Compagnies soit nécessaire pour opérer la moindre modification, soit que l'Etat substitue son initiative à celle des Compagnies. Ce serait là une perspective bien peu séduisante pour le commerce.

Pour nous, supprimer les tarifs spéciaux qui s'appliquent aux marchandises pondéreuses et de peu de valeur, pour les remplacer par des tarifs kilométriques à base plus élevée, équivaudrait à une faillite de l'industrie nationale.

L'on nous dira que ce n'est que justice, et que ces tarifs ne sont tant combattus que parce qu'ils constituent des sortes de privilèges dont la disparition est toujours souhaitable.

Mais, ici, nous découvrons le point faible des théories émises par les partisans de l'unification. C'est qu'ils considèrent, par trop, la question au point de vue principe. En matière économique, il n'est pas de système qui n'ait ses défauts et, certes, comme toute chose mobile et variable, la tarification des chemins de fer est loin d'être parfaite. Mais, entre deux maux, il faut toujours choisir le moindre et, en l'espèce, il vaut beaucoup mieux, croyons-nous, conserver les tarifs spéciaux en les simplifiant, en les classant d'une façon plus judicieuse, que de les remplacer par un autre système qui n'a pas fait ses preuves et auquel nous voyons, même avant son application, des défauts presque insurmontables.

Qu'on demande aux Chambres de Commerce non un avis vague et théorique, mais la désignation précise des tarifs spéciaux dont leurs mandataires respectifs ont intérêt à obtenir la suppression ; qu'en même temps l'on consulte les Chambres de Commerce des localités desservies par les tarifs spéciaux dont la suppression est demandée; puis qu'on veuille bien comparer les intérêts mis en jeu, les motifs pour ou contre ; nous sommes convaincu que, dans la plupart des cas, la conclusion de cet examen contradictoire et impartial sera la condamnation des idées de ceux qui demandent, si radicalement, la suppression des tarifs spéciaux.

CHAPITRE TROISIEME

DÉFENSE DES TARIFS SPÉCIAUX

D'ailleurs, si l'on examine impartialement, les unes après les autres, les critiques faites aux tarifs spéciaux, l'on doit reconnaître qu'elles ne sont pas suffisamment fondées pour motiver un bouleversement aussi radical de notre tarification. Il n'y a aucun des défauts des tarifs spéciaux qui ne soit effaçable ou réductible, et c'est parce que nous croyons fermement à la possibilité de cette amélioration, que nous repoussons toute idée de suppression.

Tout d'abord, en ce qui concerne la multiplicité et la confusion des tarifs spéciaux, un sérieux pas en avant a été déjà fait, et il n'y a aucune raison pour que de nouvelles simplifications ne soient apportées à une tarification qui, cependant, à raison de la multiplicité des intérêts à satisfaire, restera toujours forcément quelque peu compliquée.

La taxe kilométrique est évidemment fort séduisante par sa simplicité, mais nous avons vu à quelles difficultés l'on risque de se heurter si l'on veut la substituer complètement aux tarifs en usage. Le plus simple est donc de chercher à améliorer le système de tarification actuel, en simplifiant et en éclaircissant le plus possible.

L'on a déjà fait un grand progrès en rassemblant en un chapitre spécial, à la tête des tarifs de chaque Compagnie figurant au *Livret-Chaix*, les conditions commu-

nes d'application de ces tarifs. Les recherches sont ainsi rendues déjà plus claires, car, auparavant, ces conditions reparaissaient très souvent dans chaque tarif spécial avec une rédaction à peine différente. D'autre part, l'on a réuni en un même groupe tous les tarifs concernant les mêmes marchandises en leur attribuant un numéro identique pour toutes les Compagnies.

Antérieurement à la réforme de 1901, chaque réseau avait sa série de tarifs en nombre variable, avec une numérotation qui lui était propre ; le classement des marchandises dans ces tarifs était, naturellement, différente d'un réseau à l'autre ; quant aux tarifs communs, leur numérotation était des plus fantaisistes et forcément sans rapport avec celles des tarifs spéciaux de chacun des réseaux participants, puisque celles-ci étaient, elles-mêmes, entièrement disparates.

Actuellement, toutes les marchandises sont, au point de vue de leur inscription dans les tarifs spéciaux, réparties en 28 catégories, à chacune desquelles correspond un tarif déterminé :

N° 1 Animaux vivants ;

N° 2 Céréales, farines, etc. ;

N° 3 Denrées, fruits, légumes, etc., etc.

Chaque réseau a ainsi ses vingt-huit tarifs spéciaux et le classement des marchandises dans ces tarifs est le même pour tous les réseaux.

Les tarifs communs sont classés eux-mêmes, dans des séries correspondantes, portant les n°s 100, 101, 102, etc. (tarifs intérieurs), 200, 201, 202, etc. (tarifs communs avec chemins de fer étrangers et Compagnies de navigation), 300, 301, 302, etc. (tarifs d'exportation et

de transit), 400, 401, 402, etc. (tarifs d'exportation et de transit communs avec les chemins de fer étrangers et les Compagnies de navigation).

Pour les tarifs spéciaux de grande vitesse, qui concernent à peu près uniquement les denrées, un progrès marqué a été également réalisé récemment par la mise en vigueur, le 18 juillet 1907, de tarifs communs intérieurs et d'exportation (G. V. n^{os} 114 et 314), auxquels tous les réseaux participent et qui comprennent toutes les denrées intéressantes.

Depuis plusieurs années, l'Administration s'efforce d'atténuer la diversité des tarifs de réseau à réseau, en poussant énergiquement à la création de tarifs communs englobant toutes les Compagnies et comportant l'application, sur l'ensemble du territoire, de barèmes kilométriques uniformes, du système belge, qui, malheureusement, sacrifient un peu les expéditions à petite distance. Des tarifs communs de cette nature existent déjà pour certaines catégories de marchandises importantes, telles que les céréales, les engrais, fourrages, etc. ; un tarif du même genre est soumis à l'homologation pour les animaux vivants.

Mais il reste beaucoup à faire dans cet ordre d'idées. La pratique montre bientôt que, malgré l'extension des tarifs communs, soit à l'ensemble des réseaux, soit à défaut, à des groupements partiels, la taxation des transports communs est mal comprise, puisqu'elle est souvent supérieure au prix que l'on obtiendrait par la simple soudure de tarifs intérieurs.

Ainsi, pour les expéditions de superphosphate de chaux de La Rochelle à Bourges, par wagon de 5.000

kilogrammes, il y a deux tarifs communs : tout d'abord le tarif applicable à tous les réseaux, qui donne un prix de 12 fr. 75 la tonne et, ensuite, un tarif commun seulement à l'Etat et à l'Orléans qui donne un prix de 12 fr. Or, une combinaison plus avantageuse, donnant seulement 11 fr. 90, résulte de la soudure des tarifs intérieurs des deux réseaux (1).

En somme, ce que l'on constate surtout dans une comparaison de tarifs spéciaux des différents réseaux, c'est que l'inégalité de traitement de réseau à réseau, la diversité des tarifs et des barèmes, proviennent souvent non pas des situations industrielles ou commerciales différentes de région à région, mais simplement *d'un défaut d'entente*.

C'est dire qu'il pourrait y être assez facilement remédié et que les Compagnies, si elles s'en donnaient la peine, pourraient, sans difficulté, arriver à une certaine uniformité de méthode qui leur ferait, dans l'opinion publique, le plus grand bien.

Aussi, voulons-nous voir, dans les réformes que nous venons de signaler, un acheminement vers une ère nouvelle où les Compagnies, vivant moins pour elles-mêmes, aussi bien dans l'intérêt national que dans le leur, unifieront tous ceux de leurs tarifs qui, actuellement, diffèrent sans raisons et accentueront le mouvement de simplification en égalisant leurs taxes accessoires, si curieusement différentes de réseau à réseau.

(1) *Journal officiel* du 16 février 1908 : Documents parlementaires, Chambre : Rapport sur l'exploitation du réseau de l'Etat, p. 2059.

Il serait de bonne politique, pour elles, de réduire aussi à néant, par une entente commune, la plus sérieuse critique faite à une tarification que l'on a peut-être trop tendance à considérer comme solidaire du régime des concessions.

Car les autres objections faites aux tarifs spéciaux ne concernent pas des vices généraux, mais des défauts qui ont, très nettement, un caractère d'exception.

Il est indéniable que, dans quelques cas, sous l'influence de certaines circonstances, le principe d'absence de faveur est violé. Mais peut-on raisonnablement faire balancer tous les avantages que retire le commerce des tarifs spéciaux, par ces quelques inconvénients ? Dans les discussions de ce genre, il faut se garder de critiques de détail, dirigées contre tel ou tel tarif en particulier. S'il y a des questions d'espèce à trancher, des anomalies non justifiées à faire cesser, l'on arrivera facilement à un accord, car les Compagnies ne peuvent se refuser à donner satisfaction à des griefs légitimes et, d'autre part, l'Administration supérieure est, en tous cas, suffisamment armée pour l'obtenir.

Tous les tarifs spéciaux sont, en effet, sous le régime de l'homologation provisoire, c'est-à-dire qu'ils peuvent être supprimés par le ministre au bout d'un an d'essai s'ils ne donnent pas satisfaction. Il n'y a donc pas un de ces tarifs que le ministre ne puisse annuler et il semble bien que le contrôle, exercé dans ces conditions, soit suffisamment puissant pour permettre à l'Administration d'arrêter au passage ceux des tarifs proposés, ou déjà

appliqués, qui risqueraient de favoriser une certaine partie du public au détriment de l'autre.

Les critiques formulées ne seraient fondées que si les Compagnies étaient maîtresses de leurs tarifs. Elles pourraient alors devenir les distributeurs arbitraires de la richesse, favoriser une contrée au préjudice d'une autre, comme l'ont fait les tarifs anglais et américains que nous examinerons plus loin. Mais puisque aucun tarif ne peut être modifié sans l'autorisation du ministre et qu'avant la décision ministérielle, la modification projetée est affichée et communiquée à toutes les Chambres de Commerce intéressées ou non ; puisqu'en principe, aucun tarif ne peut, de plus, être homologué sans un examen sévère et préalable du Comité consultatif, il n'y a pas de surprise possible. Tout au plus, si l'on veut absolument critiquer quelque chose, pourrait-on juger sévèrement l'Administration elle-même, qui ne s'est justement réservé un droit de contrôle si sérieux que, pour mieux assurer l'égalité des traitements, et qui doit, par suite, être responsable des irrégularités qu'elle a laissé passer. Mais les intérêts mis en jeu par l'application d'un tarif quelconque de chemin de fer, spécial ou non, sont tellement multiples et il est si difficile de les concilier tous sans inconvénients graves, qu'il faudrait être, à notre avis, vraiment bien fort, pour se permettre un tel jugement vis-à-vis d'un contrôle qui a fait ses preuves.

Aussi bien les questions de tonnage trop élevé, de délais trop longs, de frets de retour inégaux, sont toutes solubles. Nous voyons même, en elles, un argument

assez pauvre contre l'inégalité résultant des tarifs spéciaux, si l'on considère ce que ces tarifs peuvent faire pour établir, au contraire, dans une certaine mesure, l'égalité dans la production et la consommation.

Ce qu'il faut, ce n'est pas, en effet, que le chemin de fer respecte forcément l'égalité là où elle existe, c'est qu'il l'a crée partout où, avant lui, elle n'existait pas ; c'est tour à tour de respecter et bouleverser les situations géographiques. On peut exiger qu'il les respecte quand on veut établir sur une même ligne, dans une même direction, des taxes proportionnelles à la distance ; mais on doit lui demander, au contraire, de les bouleverser quand ces taxes sont établies sur des lignes et dans des directions différentes.

Au point de vue commercial, la situation géographique ne se détermine pas seulement par la distance qui sépare le lieu de production du lieu de consommation. Il faut encore tenir compte des conditions topographiques et des moyens à l'aide desquels peuvent s'effectuer les échanges.

Entre un industriel placé dans une vallée bien desservie par des voies navigables, et son concurrent qui a dû s'établir dans une contrée peu accessible, il y a évidemment une grande différence dans la portion du prix de revient relative aux frais de transport : très faible dans la plaine, elle est, au contraire, très forte dans la montagne.

Eh bien, ce que l'on doit demander aux tarifs spéciaux, c'est de faire profiter l'industriel établi dans la montagne des tarifs réduits accordés à son concurrent de

la plaine (1). Sans établir ainsi une égalité absolue, ce qui est une utopie, l'on permettra à ces deux industries de se concurrencer, l'industriel de la montagne trouvant, d'autre part, dans une main-d'œuvre moins chère, une compensation à la situation privilégiée de son concurrent de la plaine.

Est-ce à dire que les tarifs spéciaux doivent faire disparaître complètement les inégalités naturelles ? C'est une chose très souhaitable, mais parfaitement impossible, car les conditions de transport, bien que constituant un facteur économique important de la production, n'en sont cependant qu'un élément. L'inégalité de fait est, en toute matière, une réalité, et il faut simplement voir dans les tarifs spéciaux judicieusement appliqués un moyen de l'atténuer.

La gêne apportée par les tarifs spéciaux aux industries concurrentes des chemins de fer est un argument trop souvent cité pour que nous ne l'examinions pas ici. Nous avons vu que les Compagnies employaient des tarifs réduits pour lutter contre la concurrence quelle qu'elle soit. Tout d'abord, remarquons que le commerce

(1) L'Administration, qui maintenant a heureusement évolué, n'a pas toujours été de cet avis. Les 29 août 1878 et 17 avril 1879, le ministre des Travaux publics, alors au pouvoir, recommandait à la Direction des chemins de fer de l'Etat, par des circulaires formulant les règles à suivre en matière de tarifs, d'éviter, dans l'établissement des taxes, de bouleverser les conditions naturelles résultant des distances ou de la situation topographique et de déplacer les courants commerciaux.

Il saute aux yeux, cependant, que les entreprises de transports les plus prospères sont justement celles qui bouleversent le plus les conditions naturelles résultant des distances ou de la situation géographique.

lui-même ne perd rien et est plutôt désintéressé dans cette question, car l'application de ces tarifs a pour unique résultat de faire passer par une voie les marchandises qui circulent, sans ce tarif, au même prix, par une autre voie entre les deux mêmes points.

Mais, dit-on, les Compagnies sont placées dans des conditions spéciales qui leur interdisent d'agir à l'égard de leurs concurrents comme le ferait une industrie libre. On invoque à l'appui de cette théorie deux raisons :

La première est que les Compagnies sont investies d'un monopole. Or, les Compagnies n'ont aucun monopole de droit, le Gouvernement pouvant accorder autant de concessions qu'il lui plaît et, quant au monopole de fait, il n'existe actuellement que vis-à-vis justement des concessions nouvelles qui sont jugées inutiles ; mais il disparaît en ce qui concerne les autres modes de transport, pour cette bonne raison que si les Compagnies avaient un monopole, elles n'auraient pas de concurrents. Or, elles en ont et, en fait, nous avons vu que les Compagnies ont à lutter contre la concurrence de toutes parts : contre les autres Compagnies, contre l'Etat exploitant, contre la mer, les fleuves, les canaux, le roulage.

La seconde raison à l'encontre des tarifs de concurrence, est que les Compagnies ne devraient pas pouvoir user de la garantie d'intérêt pour s'assurer la suprématie sur les entreprises non subventionnées.

Mais l'on oublie, en parlant d'entreprises non subventionnées, que, sans citer le cabotage qui reçoit de très fortes sommes comme primes à la navigation, les entreprises de batellerie reçoivent une subvention considé-

rable qui consiste dans le capital absorbé par la construction et l'entretien des canaux dont la charge pèse entièrement sur le Trésor et dont la batellerie ne prend aucune part.

Pour nous, d'alleurs, la question est plus générale, car nous croyons que la concurrence, en ce cas, n'est pas forcément nécessaire, et si elle n'est pas nécessaire, il n'y a pas à s'apitoyer sur la déchéance de celles des industries de transport qui ne peuvent la soutenir qu'aux frais des contribuables.

Si cette concurrence (nous voulons surtout parler de celle de la batellerie) semble procurer au commerce de très bas tarifs, elle n'en coûte pas moins très cher au pays, comme nous le démontrons plus loin, et nous croyons qu'un monopole réel des chemins de fer serait, dans bien des cas, préférable à cet état de choses, si l'Administration savait se réserver, en le concédant, quelques sérieuses prérogatives.

Quant aux tarifs communs d'exportation combinés avec les Compagnies de navigation, sur lesquels nous avons cru bon d'insister, nous reconnaissons qu'ils peuvent nuire très sérieusement aux transitaires de nos grands ports. Mais encore une fois, ce qui doit nous servir de critérium pour accepter ou repousser les tarifs spéciaux, c'est l'intérêt général du pays et un tarif de cette sorte ne doit nous sembler bon, que s'il est de nature à rapporter à la masse des intéressés plus d'avantages que d'inconvénients.

Or, nous croyons que les tarifs combinés avec les Compagnies de navigation sont excellents à plusieurs points

de vue, que nous allons exposer. Bien plus, nous estimons qu'il serait souhaitable de leur voir donner de l'extension.

Tout d'abord, ils répondent au besoin d'unité et de simplification qui se manifeste chez tous ceux qui sont appelés à user des tarifs de chemins de fer. Nous avons montré, en exposant précédemment les caractéristiques de ces nouveaux tarifs, quelles facilités ils procuraient, à ce point de vue, aux exportateurs.

Mais ce que nous voudrions surtout établir, c'est le rôle que ces tarifs sont appelés à jouer comme stimulant de notre marine marchande.

Nul n'ignore la situation difficile dans laquelle se trouve, à l'heure actuelle, l'armement français (1).

Les causes en sont multiples.

C'est tout d'abord l'insouciance passée des Compagnies françaises de navigation, alors que la concurrence étrangère s'implantait tout doucement dans nos ports ; son manque d'initiative lorsque cette concurrence souple et tenace put, après de patients efforts, s'affirmer toute-puissante. C'est aussi l'infériorité des agents français, au tempérament de fonctionnaires, se laissant trop souvent ravir le fret par les agents rivaux plus commerçants, plus conciliants et plus souples ; c'est la routine constante en face des améliorations constantes des services maritimes étrangers ; c'est, pour beaucoup de Compagnies, le défaut d'amortissement suffisant des navires, qui fait que la plupart des unités de notre flotte commerciale et postale sont trop vieilles.

(1) Voir Charles Roux, *Notre marine marchande.*

Mais l'armement français n'est pas seul responsable de la situation critique actuelle, l'Administration et le Pouvoir central, ainsi que les conditions économiques dont doit s'accommoder notre marine marchande, ont également leur rôle dans le malaise que subit cette dernière.

Il est bon, pour un gouvernement, d'accorder quelques protections à une marine qui est moins bien placée que celle de certains autres pays pour ramasser un fret suffisant à la faire vivre, mais encore faut-il le faire d'une façon suivie et ne pas créer, par des lois perpétuellement changeantes, une instabilité qui finit par rendre complètement amorphe notre armement déjà peu entreprenant.

D'autre part, s'il est reconnu que ce dernier a de la peine à vivre, il est assez peu logique qu'après lui avoir, d'une main, accordé des primes dont l'utilité finale peut d'ailleurs se discuter, on lui en retire, de l'autre, la majeure partie, en faisant peser sur lui une quantité de charges qui non seulement le grèvent lourdement, mais le transforment en une administration paperassière et formaliste avant que commerciale (1).

(1) Parmi ces charges, que l'armement étranger supporte d'ailleurs en partie, nous citerons :

1° Les impôts, patentes, taxes sur le revenu, etc., qui grèvent toutes les Sociétés ;

2° La taxe de 3 % sur les salaires de tout le personnel naviguant pour la Caisse de Prévoyance (loi du 29 décembre 1905). Cette taxe vient d'être étendue au profit des Noirs et Asiatiques employés sur nos navires ;

3° Droits de quai (23 décembre 1897) ;

4° Taxes de pilotage ;

5° Droits de péage locaux (loi du 7 avril 1907, art. 16) ;

6° Taxes sanitaires (art. 96 du décret du 4 janvier 1896) ;

7° Frais de dératisation (décret du 4 mai 1906) ;

Dans l'état actuel des choses, aucun des moyens susceptibles d'encourager la marine marchande nationale ne doit donc être négligé.

Or, les tarifs d'exportation combinés entre les chemins de fer et les Compagnies de navigation pourraient, à notre avis, s'ils étaient améliorés et multipliés, fournir à la marine marchande un fret qui lui échappe en grande partie, et stimuler l'exportation des produits français vers les pays lointains, sans toucher en quoi que ce soit à la législation existante.

Si les intérêts de la marine marchande et des chemins de fer se trouvent quelquefois en opposition, quand il s'agit des transports effectués parallèlement aux côtes ou d'un port à l'autre, ils sont, au contraire, étroitement solidaires quand il s'agit d'exportation. En venant offrir au commerce, sur le lieu même de production, des tarifs précis et clairs, établis pour les destinations les plus lointaines comme s'il n'y avait qu'un seul transporteur, on stimulera les transports par fer et par mer et l'on verra augmenter le trafic. Le commerce aime les choses simples et, bien qu'il fasse vivre un nombre considérable d'intermédiaires, une loi économique veut qu'il tende fatalement à éliminer peu à peu tous ces truchements. Un négociant de Saint-Etienne, par exemple, qui, pour expédier ses rubans à Smyrne, doit d'abord adresser sa

8° Loi du 17 avril 1907, concernant la sécurité de la navigation maritime ;

9° Taxe prochaine de 5 % sur les salaires, pour la Caisse des Invalides (projet Thompson) ;

10° Droits de visite, taxe de 0 fr. 065 par tonneau ;

11° Taxes pour la vérification des chaudières et appareils à vapeur, etc.

marchandise à un transitaire de Marseille en lui donnant des ordres pour la réexpédition, trouvera son travail singulièrement facilité si, au guichet de la Compagnie P.-L.-M. à Saint-Etienne même, il peut se faire délivrer un connaissement direct sur Smyrne et connaître immédiatement le coût exact de son expédition. De telles facilités encouragent évidemment les courants commerciaux vers l'étranger.

L'Allemagne est le premier pays qui ait appliqué des combinaisons de cette nature. Au cours des années 1903 et 1904, le Gouvernement allemand, soucieux du développement commercial de l'Empire, se mit d'accord avec certaines Compagnies de navigation pour établir des tarifs *dits d'exportation et de détournement*, comprenant, dans un seul chiffre, le prix du transport par voie ferrée, celui du transport maritime, ainsi que les frais intermédiaires.

Il est employé des lettres de voiture spéciales et la transmission du chemin de fer à la Compagnie de navigation s'opère sans l'intervention des tiers.

Enfin le prix du transport lui-même est compris dans le prix de vente de la marchandise à destination. L'on a obtenu, de la sorte, d'excellents résultats, notamment pour le trafic de la Deutsche Levante Linie qui est, de toutes les Compagnies allemandes, celle pour laquelle on a donné le plus d'extension à ce système.

Le tableau suivant (1) montrera les avantages évidents

(1) Ce tableau comparatif est emprunté à l'ouvrage de M. René Verneaux sur *L'Industrie des transports maritimes au XIX^e^ siècle et au commencement du XX^e^*. Paris, Pédone, éditeur (1903).

de ces tarifs au point de vue du prix de transport : il s'agit d'expéditions à destination des ports de la Turquie d'Europe, de la Roumanie, des ports russes et turcs de la mer Noire, de la côte de Syrie et d'Egypte :

Les taux doivent s'entendre en marks et pfennigs, par 100 kilogr.	Taux les plus réduits que l'on peut obtenir en faisant soi-même l'expédition.				Taux en forfait de la Deutsche Levant Linie, suivant son tarif.	Différence en faveur du forfait de la Levant Linie.
	DÉTAILS			TAUX TOTAL		
	Chemin de fer	Transit	Fret			
Fil de fer en fût, depuis Langendreer...	89	20	1 89	M 2 98	M 1 79	M 1 19
Tôle de fer, depuis Hanovre.....	52	20	1 36	M 2 08	M 1 68	M 40
Parties de machines, depuis Berlin.....	96	15	2 40	M 3 51	M 3 21	M 30
depuis Munich	2 38	15	2 40	M 4 93	M 3 94	M 99
» Hanovre....	71	15	2 40	M 3 26	M 3 09	M 17
» Chemnitz, etc.	1 38	15	2 40	M 3 93	M 3 32	M 61

L'enquête anglaise de 1901 sur les subsides aux marines marchandes nous fournit d'intéressants renseignements sur le bénéfice de ces tarifs. Sans le tarif spécial du Levant, une tonne de balles de laine payerait, pour être transportée de Berlin à Constantinople, une somme totale de 60 sh., comprenant le prix de transport par voie ferrée de Berlin à Hambourg (20 sh.), les frais de transbordement à Hambourg (5 sh.) et le fret ordinaire (35 sh.). Grâce au tarif de faveur, elle paye seulement une somme totale de 41 sh. 9 à 46 sh. 6, selon l'importance de l'envoi. Les exemples de ce genre pourraient être multipliés : il en ressort que ces tarifs combinés procurent aux exportateurs allemands des avantages de 20 à 30 % sur les

prix ordinaires, et leur donnent une avance considérable sur leurs concurrents étrangers

D'après Sir William Ward, consul britannique à Hambourg, ce système « aide puissamment au développement des exportations allemandes ». Ainsi, les exportations de Hambourg pour le Levant qui, en 1890, représentaient une valeur de £ 179.303, se sont élevées, en 1898, à £ 823.687 (1), et celles pour l'Afrique orientale ont passé de £ 168.448 en 1890, à £ 837.276 en 1898.

« Ce qu'il y a de curieux et de significatif à ce sujet », ajoute Sir William Ward, « c'est qu'avec ce système, il est tellement difficile aux manufacturiers anglais de lutter contre des concurrents si avantagés, que les négociants britanniques vont jusqu'à envoyer des marchandises dans quelques points de l'intérieur de l'Allemagne, non loin de Hambourg, pour profiter des tarifs directs. »

D'ailleurs, d'après l'enquête anglaise de 1902, l'arrangement conclu entre l'Administration des chemins de fer d'Etat et les Compagnies maritimes est tenu secret, en sorte qu'on ne peut savoir si l'Etat se trouve en perte de ce chef.

En tout cas », dit M. Verneaux (2), « il considère qu'il y a là un intérêt national justifiant un sacrifice. Le soin des différentes branches du commerce est le principal souci du Département des chemins de fer, qui modifie constamment les tarifs pour répondre aux différents besoins... C'est par ces moyens, profitables à toute la nation, que l'Etat encourage simultanément le commerce

(1) Enquête de 1902 : Déposition de M. Dodshon (17 juin 1902 ; Questions, nos 724 à 906).

(2) *Ouvrage cité*, p. 151.

d'exportation allemand et une partie de la marine marchande allemande. Aussi bien par ses tarifs de faveur que par ses subventions, il a ménagé ses sacrifices de manière à en obtenir le meilleur rendement. »

En France, le Gouvernement ne peut aider d'une façon aussi directe la marine marchande, les lignes de chemins de fer qui desservent nos principaux grands ports ne lui appartenant pas pour le moment.

C'est même un argument que les artisans du rachat ne manqueront pas de citer, quand cette question sera un peu plus connue. Car, en France, dans la situation actuelle, les Compagnies ne peuvent, malgré tout, dans les tarifs combinés qui nous intéressent, descendre, pour la part du transport qui les concerne, au-dessous d'un certain prix dont le minimum sera le prix de revient.

Au contraire, l'Etat, maître des tarifs, pourrait, dans un intérêt public supérieur, comme c'est le cas, consentir, pour la part de transport qui lui incombe, des prix excessivement bas, même inférieurs au prix de revient, absolument comme le fait le Gouvernement allemand. L'on aurait ainsi des primes déguisées à l'exportation et à la navigation, remplaçant avantageusement les primes directes en ce qu'elles favorisent non seulement la marine marchande, mais tout le commerce français en même temps.

Si, dans l'état actuel des choses, le Gouvernement ne peut employer des moyens semblables pour sauvegarder les intérêts du commerce d'exportation et ceux de notre marine marchande, il peut tout au moins tendre vers le même but, en se bornant à encourager très sérieusement, entre les Compagnies de chemins de fer et les Compa-

gnies de navigation, les combinaisons du genre des tarifs 400 *bis*.

L'on gémit de toute part sur l'état de notre marine marchande et tout le monde croit pouvoir y trouver un remède, qui dans la suppression des primes, qui dans le retour aux surtaxes de pavillon.

Sans prendre position sur ce point, nous estimons qu'avant de recourir à ces mesures si radicales qui jetteraient, tout au moins momentanément, une perturbation très grande dans notre vie maritime, l'extension du système des tarifs combinés genre 400 *bis*, à tous les réseaux et à tous les ports français, constituerait déjà un sérieux encouragement à l'armement français (1).

Il présenterait surtout, à notre avis, ce grand avantage, tout en ne changeant rien à la législation actuelle, d'attirer les chargeurs français vers la marine marchande nationale qui, malheureusement, est en train de se voir dépasser de plus en plus, tant à l'importation qu'à l'exportation, par le pavillon étranger.

Alors qu'en 1865, le tonnage, entrées et sorties, sous pavillon français, était, dans nos ports, de 3.512.268 ton-

(1) « La Compagnie P.-L.-M., vient de publier, le 10 février 1908, un nouveau tarif P. V. 400 *bis* (Levant) établi de concert avec la *Compagnie des Messageries Maritimes*, la *Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur* (Fraissinet et Cie), la *Compagnie N. Paquet et Cie*, et comportant une tarification directe pour les marchandises dénommées dans ce tarif expédiées des gares de son réseau sur les ports de la Méditerranée et de la mer Noire : Constantinople, Dardanelles, Smyrne, Alexandrie, Port-Saïd, etc., etc., desservis directement par les Compagnies maritimes précitées, ainsi que sur un grand nombre de ports desservis directement.

Tous ces tarifs sont également applicables depuis la gare d'entrée sur le réseau P.-L.-M., aux envois en provenance des autres réseaux. » (*Journal des Transports* du 22 février 1908, n° 8.)

neaux, pour 4.948.940 tonneaux sous pavillon étranger, il est passé, en 1872, à 4.363.872 tonneaux, pour 7.401.006 tonneaux sous pavillon étranger, et en 1907, pour les six premiers mois, à 3.814.363 tonneaux français, contre 14.065.801 tonneaux étrangers (1).

Si des chiffres précités l'on déduit, pour la France, le mouvement de tonnage représenté par nos paquebots postaux, notre décadence relative apparaît encore bien plus prononcée.

Qu'on ne nous dise pas qu'il importe peu, après tout, que la marchandise française soit transportée au loin sous le pavillon étranger ou sous le nôtre. Il est établi que les produits d'un pays sont fatalement chassés des marchés où les navires nationaux ne touchent plus, de même qu'à l'inverse, l'ouverture d'une ligne française est un précieux encouragement et la meilleure des réclames pour l'industrie nationale. Un des exemples les plus frappants de la vérité de ce principe est le déplacement, par l'ouverture d'une ligne française, du marché des soies.

Sir Thomas Sutherland, dans l'enquête anglaise de 1901 sur les subsides aux marines marchandes, constate que la presque totalité du trafic des soies passait autrefois par l'Angleterre, les soies étant vendues à Londres et réexpédiées de là sur le continent ; mais qu'aujourd'hui, sous l'influence des lignes des Messageries Maritimes sur l'Indo-Chine, ce marché s'est déplacé et s'est établi à Lyon. Il fait remarquer, en outre, que la Compagnie des Messageries Maritimes ayant pratiqué un fret identique à celui de la Peninsular and Oriental, c'est le

(1) *Economiste français*, du 29 juin 1907.

seul fait de la création de la ligne qui a suffi à produire, dans ce grand commerce, cette révolution.

Ne négligeons donc pas un moyen qui nous est offert de favoriser l'armement français au détriment des marines étrangères. Cette prime déguisée à l'exportation et à la navigation, que constituent les tarifs combinés genre 400 *bis*, ne peut manquer d'attirer au pavillon national une sérieuse augmentation de tonnage, si l'on s'attache à faire connaître au commerce les facilités qui lui sont ainsi données, et à étendre méthodiquement ce système à tous les réseaux alimentant l'exportation par mer.

Par là même les chargeurs, ayant un fret moindre à payer par rapport à ceux des Compagnies étrangères, n'exigeront plus, comme condition de chargement sur un de nos navires, ces désastreuses ristournes qui absorbent le plus clair des bénéfices de certaines Compagnies de navigation.

Et enfin, si l'armement français peut relever un peu, de cette façon, ses bénéfices, l'on peut espérer voir revenir vers lui les capitaux qui actuellement s'en écartent d'une façon très inquiétante.

Dans tous les pays, la marine marchande se suffit difficilement à elle-même, même dans les contrées où elle semble la plus florissante, et tend à devenir, par les subventions diverses dont elle est l'objet, un service public déguisé.

L'Etat, qui doit se rendre compte que, sans marine marchande il n'y a plus de commerce national en temps de paix, plus de réserves en hommes ou matériel en temps de guerre, peut très bien encourager cette marine par de nombreuses mesures de détail comme celle que

nous venons d'étudier : nous voulons croire qu'il saura le comprendre à temps.

En somme, dans l'état actuel des choses, les tarifs spéciaux rendent, malgré leur complication regrettable, beaucoup de services. Les reproches qu'on leur adresse viennent surtout d'intérêts particuliers lésés, et l'Etat est suffisamment armé pour pouvoir y remédier dans la plupart des cas.

Ce qu'il faut regretter, et c'est là un argument pour les partisans du rachat, c'est que le rôle du Gouvernement soit, pour les tarifs, surtout négatif : sauf les exceptions exposées précédemment (1), il ne peut qu'annuler ou supprimer. Si les Compagnies ne créaient pas de tarifs spéciaux, ce qui n'est d'ailleurs pas le cas, l'Etat n'aurait aucun moyen véritablement efficace de les y obliger. Il a, évidemment, une très grande force morale qui fait que ses conseils sont presque toujours écoutés par les Compagnies, mais si celles-ci veulent refuser un tarif que leur impose l'Administration, on ne peut les contraindre à l'accepter. C'est dire qu'une force d'inertie très grande pourrait, le cas échéant, se dresser contre l'Administration et paralyser toute une partie du commerce.

En fait, l'on n'a aucun exemple d'un pareil état de choses. Au contraire, les Compagnies, par crainte du rachat, ont tout intérêt à être en bons termes avec l'Administration concédante, et les conseils que celle-ci lui adresse, les propositions qu'elle lui soumet, sont toujours écoutés et examinés avec déférence et intérêt.

(1) Voir p. 39, note 2.

CHAPITRE QUATRIEME

LES SYSTÈMES ÉTRANGERS

Les Français ont toujours la douce manie de se dénigrer entre eux, et la mauvaise opinion qu'ils ont de tout ce qui se fait dans leur pays n'a d'égale que l'admiration sans réserve qu'ils accordent aux choses de l'étranger.

Pourtant, rien n'est parfait dans ce monde et, en ce qui concerne les chemins de fer, comme pour tout le reste, les pays étrangers ont aussi leurs déboires ; certains même sont, à ce point de vue, beaucoup moins bien partagés que nous ne le sommes, et un regard au delà des frontières ne peut que confirmer pour nous cette pensée que le système de tarification usité en France est, en somme, très suffisamment satisfaisant pour ne pas nécessiter autre chose que des réformes de détails.

Il y a, en matière de tarification de chemins de fer, deux tendances opposées : tout d'abord la réglementation, souvent exagérée, ayant presque forcément pour conséquence la rigidité et l'uniformité des tarifs. C'est le système que l'on trouve, par exemple, dans les chemins de fer italiens, allemands et austro-hongrois.

La deuxième tendance se manifeste, au contraire, par l'absence ou l'inefficacité de la réglementation ; ce sont les transports soumis aux lois ordinaires du commerce, assujettis à l'offre et à la demande ; c'est, en un mot, la

tarification essentiellement commerciale de l'Angleterre et surtout des Etats-Unis.

Il convient, pour juger définitivement notre tarification spéciale, de rechercher quels sont, dans les pays étrangers, en ce qui concerne les transports à prix réduits, les avantages et les inconvénients de ces deux tendances.

SECTION PREMIÈRE

Pays à tarifs réglementés.

Il y a environ trente ans, la plupart des chemins de fer étaient exploités dans le monde entier par des Compagnies concessionnaires.

Depuis, un bon nombre de réseaux ont été repris par leurs gouvernements respectifs dont ils dépendent et, d'une façon générale, l'on remarque, tout au moins sur le continent, que ce mouvement se confirme et s'accentue (1).

Dès 1870, l'Etat belge rachète les lignes qu'il avait concédées après une première période d'exploitation directe ; la Prusse suit bientôt et, en 1876, fait passer sous sa direction immédiate l'exploitation des chemins de fer, obligeant les autres Etats allemands à racheter aussi, pour éviter la mainmise de l'Empire sur toutes les lignes allemandes ; puis l'Autriche et la Hongrie imitent leurs voisins et sont bientôt imités à leur tour par la Russie, en 1880.

(1) Voir Joseph Degrave, *De l'intervention de l'Etat dans la fixation des tarifs des chemins de fer d'intérêt général*, p. 121.

Tout récemment, la Suisse est entrée, ainsi que l'Italie, dans la voie de l'exploitation par l'Etat. Est-ce à dire que ce système soit décidément celui qui convienne le mieux aux chemins de fer ? Nous ne le croyons pas : le succès de l'exploitation par l'Etat dépend beaucoup des circonstances, du genre de trafic, de la longueur des lignes ; bon en Belgique où l'unité de tarification sur des bases décroissantes donne, en raison du peu d'étendue du réseau, des résultats appréciables, il est en train d'échouer en Italie, où le Gouvernement mélange, très curieusement, l'anarchie de l'exploitation à la rigidité déplorable des tarifs.

Il faut remarquer aussi que ce sont souvent des considérations politiques et, surtout, l'espérance de trouver des ressources financières nouvelles, qui ont incité plusieurs Etats, notamment l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, à exploiter directement les chemins de fer.

Nous ne retiendrons de ces systèmes à forte réglementation que les plus importants, ceux de la Belgique, de l'Allemagne et de l'Italie.

1° *Système belge* (1). — Le système de tarification employé par l'Etat belge sur son réseau (2) est caractérisé par des tarifs calculés mathématiquement d'après des barèmes décroissant avec la distance, de la façon suivante :

Soit un chargement de bois de charpente à expédier à

(1) Voir Carpentier et Maury, *Traité des chemins de fer*, t. III, Paris, 1894.

(2) Sur 4.264 kilomètres de voies belges, 587 seulement sont exploités par des Compagnies, dont la principale est le Nord-Belge.

300 kilomètres. Pour les 25 premiers kilomètres, l'on paiera 0 fr. 08 par kilomètre, soit

$$0 \text{ fr. } 08 \times 25 = 2 \text{ fr.}$$

Chaque kilomètre, en sus des 25 premiers jusqu'à 100, se paye 0 fr. 04. Nous avons donc déjà

$$2 \text{ fr. } + (0 \text{ fr. } 04 \times 75) = 5 \text{ fr.}$$

A partir du cent unième kilomètre, l'on paye 0 fr. 035 par kilomètre en sus, soit un total de 12 fr. Le barème continue à décroître avec les distances plus considérables. L'on évite ainsi les inconvénients des barèmes à palier qui ont le tort de faire payer le même prix pour des distances différentes.

La classification de petite vitesse du réseau belge, la seule qui nous intéresse, comprend quatre classes. La répartition des marchandises dans ces classes présente ce caractère qu'elle dépend moins de leur nature que de certaines conditions de transport, poids du chargement, wagon complet, fourniture des bâches par l'expéditeur, etc. Ces tarifs semblent donc être quelque chose d'intermédiaire entre nos tarifs spéciaux, auxquels il ressemblent par les clauses sans lesquelles ils ne sont pas applicables, et nos tarifs généraux de petite vitesse, auxquels ils se rattachent par leurs barèmes toujours mathématiques.

La tarification belge de petite vitesse se complète par un nombre assez considérable de tarifs spéciaux généralement réservés aux grosses expéditions d'au moins 10.000 kilos et s'appliquant d'après des barèmes plus favorables au public.

Ces tarifs sont surtout développés en faveur de l'exportation et de l'importation, et l'on peut dire, sans exagération, que ce sont les tarifs de transit belge qui ont fait la fortune du port d'Anvers.

L'Etat belge, d'une façon générale, semble obtenir d'assez bons résultats du système des barèmes décroissants qui caractérise sa tarification et que plusieurs de nos réseaux ont adoptés pour les petits parcours. Ce succès qui, d'ailleurs, n'est que relatif, se comprend facilement quand on songe que la Belgique est un petit pays où les longs parcours sont inconnus.

Il n'y a pas lieu, en effet, la plupart du temps, de recourir à des prix fermes, quand l'on peut établir des barèmes dont la base originelle n'est pas trop élevée et, pour que cette base ne soit pas élevée, il suffit que la distance maximum soit relativement courte. Pour établir un tarif mathématiquement décroissant pour le transport des marchandises de Charleroi à Anvers, par exemple, soit 200 kilomètres environ, il ne sera pas nécessaire de fixer une base supérieure à 0 fr. 08, car, même en la faisant décroître de 2 centimes à trois reprises, ce qui serait exagéré pour une si petite distance, l'on aurait encore pour les derniers kilomètres un tarif de 0 fr. 02, qui n'a rien d'anormal.

Les plus grands parcours belges n'excédant pas 350 kilomètres, ce système est donc parfaitement adapté à la situation. Mais il n'en pourrait évidemment être de même pour les grandes distances. Dès que le parcours s'allonge en effet, l'on se trouve placé entre les deux alternatives, également mauvaises : ou de prendre une base très élevée qui tue le trafic sur les premiers kilomè-

tres du parcours, ou de prendre une base moyenne qui, pour qu'une de ses fractions subsiste encore dans la dernière partie du parcours, ne devra décroître que d'une façon tout à fait bénigne.

Dans le premier cas, l'on sacrifie les petites distances aux grandes ; dans le deuxième, on ôte au tarif son caractère spécial, la réduction ne pouvant être qu'insignifiante.

C'est pour cette raison que les tarifs mathématiquement décroissants n'ont pu être adoptés chez nous qu'en partie.

Bien que le peu d'étendue du pays, sa richesse agricole, son activité industrielle et commerciale, ainsi que la densité de sa population semblent permettre au réseau d'Etat belge une excellente exploitation, il faut cependant reconnaître que les critiques ne lui sont pas ménagées. On se plaint fort, chez nos voisins, de l'élévation des tarifs (1) : M. Hubert constate, à la séance de la Chambre des représentants du 10 février 1904, que depuis 1889 la Belgique est restée bien en arrière des autres pays dans la voie de l'abaissement des tarifs. D'après le *Matin* d'Anvers (numéro du 1er avril 1902), ce sont surtout les tarifs applicables aux courts trajets qui sont critiquables, chose facile à comprendre avec des barèmes décroissants qui sacrifient toujours plus ou moins les premiers kilomètres.

L'industrie belge proteste contre l'élévation des tarifs sur les matières premières, ces tarifs étant souvent supérieurs à ceux applicables aux produits fabriqués qui en

(1) Voir Peschaud, *Réseau d'Etat et tarifs* (*Revue politique et parlementaire*, juin-juillet 1903).

dérivent. Les deux tiers des charbons belges consommés dans le pays ne parcourent pas plus de 50 kilomètres et acquittent, en conséquence, des frais de transport très élevés (0 fr. 06 à 0 fr. 08 par tonne kilométrique, alors que sur le Nord français, la moyenne est de 0 fr. 0311).

Dans son rapport sur le budget de 1906, M. Ancion, député, montre que, pour un parcours de 15 à 26 kilomètres en plus, le transport, par l'Est français, coûte de 0 fr. 32 à 0 fr. 51 en moins par tonne que par le réseau d'Etat belge.

Enfin, il n'existe pas de tarifs spéciaux pour certaines expéditions de détail, à la différence du système français.

L'on pourrait croire que les tarifs belges ont au moins pour eux le mérite d'être égaux pour tous et d'une grande clarté. Pourtant, la Fédération des Associations commerciales et industrielles de Belgique, qui comprend toutes les Chambres de Commerce et joue, dans ce pays, un rôle considérable au point de vue économique, se plaint, dans un mémoire qui, il est vrai, date de 1898, que, si tous les Belges sont égaux devant la loi, ils ne le sont pas devant le chemin de fer et ont le vif désir de le devenir.

Depuis, si l'on a créé d'assez nombreux prix spéciaux pour lutter contre les lignes des pays-frontières, ce qui se comprend parfaitement, l'on en a établi également pour lutter contre la batellerie, ce qui se comprend moins, les canaux belges appartenant à l'Etat. Dans son rapport relatif au rachat du Grand Central belge, M. Hel- lépute disait : « On sait combien la batellerie se plaint de la concurrence déraisonnable que lui fait le chemin de

fer. Des protestations se sont élevées maintes fois, au sein des Chambres et ailleurs, contre de pareils procédés : ils heurtent le bon sens, car les voies navigables appartiennent également à l'Etat et des péages y sont perçus comme sur les chemins de fer. »

Enfin, nous constatons, dans la législation belge des chemins de fer, un assez grave défaut qui ne peut se trouver chez nous, surtout depuis la loi Rabier. C'est l'absence de garanties données au public contre les dommages qu'une mauvaise exploitation peut lui faire subir.

« Aucune indemnité n'est due », dit le règlement, « si le refus ou le retard résulte d'un cas fortuit ou de force majeure. *Sera considérée comme force majeure, la circonstance que les transports ont excédé la limite du trafic normal.* »

Cette sorte d'immunité, que nous retrouvons en Allemagne et en Italie, est un des vices presque forcément inhérents à l'exploitation directe par l'Etat. S'il est vrai que celui-ci doit être considéré, dans ses exploitations diverses, comme le plus honnête des commerçants, des mesures de ce genre ne sont que des maladresses, qui seront toujours habilement mises en lumière par les adversaires de l'exploitation directe.

2° *Système italien.* — En Italie, l'Etat ne s'est substitué que depuis très peu de temps aux Compagnies particulières, et les réformes qui doivent être la conséquence de cette substitution, notamment en matière de tarifs, ne sont encore, pour la plupart, qu'en cours d'exécution ou en préparation (1).

(1) Voir *Journal officiel* du 16 février 1908 : Documents parlementaires, Chambre, p. 2056 : *Rapport sur l'exploitation du réseau de l'Etat.*

Une loi du 7 juillet 1907 a décidé de maintenir provisoirement les tarifs anciens, en fixant un délai de trois ans pour la révision et l'unification dont le besoin se fait grandement sentir. C'est dire qu'on ne peut guère tirer de conclusions valables en se basant sur la tarification actuelle, puisque celle-ci doit théoriquement disparaître. Dès maintenant, on a reconnu les inconvénients d'une classification trop compliquée des marchandises. La tarification italienne comprend, en effet, le nombre trop considérable de 3.000 articles ; la tarification française était précédemment établie dans des conditions analogues. Chez nous, les désavantages d'une division poussée aussi loin ont été reconnus à l'usage et l'on a jugé nécessaire de la remanier en réduisant le nombre des dénominations à 1.200 environ, de manière à conserver seulement en principe, des termes génériques présentant assez d'élasticité pour permettre d'y faire rentrer toutes les marchandises usuelles. Le système a été poussé encore plus loin sur le réseau allemand, dont la classification comporte seulement 390 termes.

Une autre inconvénient de la classification italienne, c'est le nombre élevé des catégories entre lesquelles sont réparties les marchandises. Il n'y en a pas moins de huit, dont les bases sont les suivantes :

	1re Cl.	2e Cl.	3e Cl.	4e Cl.	5e Cl.	6e Cl.	7e Cl.	8e Cl.
PRIX en Lires	0.1648	0.1442	0.1236	0.1030	0.0824	0.0721	0.0618	0.0515

L'on peut constater que les cinq premières clauses correspondent assez bien, avec une majoration sensible

cependant, aux bases initiales des cinq premières séries françaises.

Quant à la tarification spéciale italienne, elle est tout à fait insuffisante et beaucoup trop routinière, pour assurer l'essor commercial du pays tel qu'il devrait l'être.

De toute part s'élèvent les protestations des commerçants et industriels.

Gênes, qui semblait, après le percement du Simplon, devoir supplanter définitivement Marseille pour les importations à destination de l'Europe centrale, voit, au contraire, l'augmentation de son tonnage d'entrée et de sortie faiblir, et le Consortium du grand port italien n'hésite pas à en faire remonter la cause à la fois au manque de tarifs spéciaux appropriés et aux tarifs de transit du P.-L.-M. français vers la Suisse (tarif sp. 402 P. V.).

Actuellement, le transport de 10 tonnes de céréales de Gênes à Lausanne, par le Simplon, est supérieur de 62 fr. à celui d'une même quantité de marchandises venant de Marseille pour la même destination. Pour Vevey, la différence de prix de transport en faveur de Marseille est de 51 fr., grâce aux détaxes accordées à la gare de Marseille. Genève, Neuchâtel et Fribourg, en raison de leur distance, ont des différences beaucoup plus importantes en faveur de Marseille, puisqu'elles vont, pour Gênes, jusqu'à 74 fr. par wagon.

L'on ne saurait cependant avoir trop de bas tarifs pour assurer aux ports un fret d'entrée et de sortie. Le P.-L.-M. a chez nous beaucoup fait, à ce point de vue, pour faciliter l'essor de Marseille et, si une critique doit être formulée ici, elle s'adressera, selon nous, beaucoup plus justement aux tarifs spéciaux italiens trop insuffi-

sants, qu'aux tarifs du P.-L.-M., un peu compliqués, il est vrai, mais commerciaux et profitables à tous.

3° *Tarifs allemands* (1). — Les tarifs réduits allemands doivent retenir tout particulièrement notre attention, à raison du système qu'ils consacrent et de l'importance du trafic qui leur est confié. Chez nos voisins de l'Est, dont on connaît l'essor industriel considérable depuis la formation de l'Empire, les transports sont, bien plus que chez nous, des transports de marchandises pondéreuses et de peu de valeur, comme les matières premières, les houilles et minerais, les gros chargements de bois, les pulpes, etc., et l'on s'explique très bien que l'Union des chemins de fer allemands, après un essai préliminaire en Alsace-Lorraine, ait étendu à tous ses réseaux une tarification basée non sur la nature des produits, comme chez nous, mais sur le poids des marchandises et la capacité des wagons.

(1) L'origine de la tarification allemande actuelle se trouve dans le système dit « naturel », qui fut appliqué, après la guerre, aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Dans ce système, le tarif, absolument indépendant de la nature de la marchandise, variait uniquement avec la vitesse, le poids de l'expédition et le type du wagon employé. On arrivait ainsi à mettre le prix payé en rapport très étroit avec le prix du transport, mais on ne tenait plus aucun compte de la valeur du transport. Il en résultait des taxes moyennes à la fois très inférieures aux taxes qu'auraient pu payer certaines marchandises et très supérieures à celles que pouvaient supporter les autres.

C'est à la suite des modifications entraînées par ces inconvénients que l'on est arrivé au système actuel. Voir : Dietz-Monnin, *Le tarif d'Alsace-Lorraine*. (*Economiste français*, 1873.)

Les tarifs suisses sont, à peu de chose près, calqués sur les tarifs allemands. Il en est de même des tarifs autrichiens. Quant aux tarifs hongrois de marchandises, ils consacrent l'application du système dit « naturel », appliqué quelque temps en Alsace-Lorraine après 1870 et exposé ci-après. Les tarifs autrichiens et hongrois par zones ne concernent que le transport des voyageurs.

Il y a, en petite vitesse, trois sortes de tarifs généraux : 1° le tarif applicable aux expéditions de détail ; 2° le tarif A^1 pour les wagons complets de 5.000 kilos au moins ; 3° le tarif B pour les wagons complets d'au moins 10.000 kilos. En général, les prix pour la grande vitesse sont doubles de ceux de la petite. Quant aux tarifs spéciaux, on en distingue trois sortes, qui s'appliquent aux transports, en petite vitesse, de marchandises spécialement dénommées, par wagons de 10.000 kilos :

Le tarif I pour les céréales, laines, cotons, peaux machines, etc. ; le tarif II pour les pierres de taille, acier, fer, lin, bois, etc. ; le tarif III pour les houilles, minerais, pommes de terre, sels, pulpes, betteraves, etc.

Pour atténuer la rigidité de ces bases, certaines combinaisons sont autorisées. C'est aussi que les marchandises dénommées aux tarifs spéciaux I et II sont taxées à un tarif spécial intermédiaire A^2, si elles sont transportées par wagons complets de 5.000 kilos seulement au lieu de 10.000. De même, toutes les marchandises dénommées au tarif III sont taxées aux prix du tarif II, si elles sont expédiées par wagons de 5.000 kilos seulement.

Puis viennent de nombreux *tarifs exceptionnels* établissant des réductions pour le transport, en wagons complets de 10.000 kilos, de certaines marchandises sur des parcours déterminés et, enfin, un tarif spécial applicable aux *envois de détail* de certaines marchandises dénommées, qui a reçu, ces dernières années, une extension considérable.

En raison, probablement, des très longs parcours effectués en Allemagne par la plupart des chargements, tous ces tarifs, sauf les tarifs exceptionnels et le tarif III, ne

sont pas à base décroissante. Il en résulte que cette base est plus faible au départ qu'un de nos tarifs kilométriques décroissants, et plus élevé, par contre, à la fin, surtout pour les longs parcours. Ce caractère, joint à l'importance énorme que tient, dans le trafic des chemins de fer allemands, le transport des matières pondéreuses, a souvent fait croire que les tarifs allemands étaient plus réduits que les tarifs français.

D'après la *Statistik* du Reichs-Eisenbahn-Amt (1), le tarif moyen des marchandises des réseaux allemands, en 1902, a été de 3 pfennigs 52, soit 4 centimes 40. En France, il a été, pendant le même temps, de 4 centimes 71. L'écart, entre les deux, est de 7 %.

Seulement, il ne faut pas oublier que l'Allemagne produisant 107 millions de tonnes de houille, alors que nous n'en extrayons qu'un peu moins du tiers — à peine 36 millions en 1905, — les chemins de fer allemands absorbent une proportion bien plus forte que les nôtres de transports houillers, c'est-à-dire de ceux pour lesquels le prix de revient des transports est notablement plus bas, grâce au peu de soins qu'exige la marchandise, et à la facilité qu'elle donne pour constituer des trains complets. Ainsi, durant l'année 1905, la proportion du transport de la houille et des combustibles minéraux dans le tonnage total n'a été que de 28,4 % en France, tandis qu'elle atteignait 44,1 % en Allemagne.

Or, il saute aux yeux que plus est forte, dans le trafic général, la proportion des transports à pleine charge et à

(1) *Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahen Deutschlands.* (Publication annuelle de l'Office impérial des chemins de fer.)

bas prix, plus réduit doit être forcément le tarif moyen qui en découle. Alors que notre production houillère atteint à peine 34 centièmes $\frac{1}{2}$ de la production allemande, alors que, d'autre part, le transport des betteraves et pulpes — qui sont encore des transports pondéreux et à bas prix — est infiniment plus important chez nos rivaux que chez nous, puisque l'Allemagne produit en moyenne deux fois plus de sucre que la France, on constate un simple écart de 7 % sur le tarif moyen entre les deux pays (1). On peut donc déduire de ces considérations que les tarifs français de petite vitesse sont sensiblement égaux aux tarifs allemands.

D'autre part, les frais accessoires sont beaucoup plus élevés chez nos voisins de l'Est que chez nous, et encore ne comprennent-ils pas les frais de déchargement et de chargement, tous les wagons complets devant être, en principe, chargés et déchargés par les intéressés.

Un autre caractère des tarifs allemands qui a, d'ailleurs, beaucoup perdu actuellement de son importance, c'est que l'on peut composer le chargement d'un wagon complet avec n'importe quelle marchandise, pourvu que l'on paye pour le tout comme pour celle de ces marchandises qui comporte le tarif de plus élevé.

Ce système a permis à l'industrie des groupeurs de prendre, en Allemagne, une extension extraordinaire. « L'écart de plus d'un tiers entre le prix des expéditions de détail de la plupart des marchandises et celui des wagons complets », dit M. Colson (2), « est largement suf-

(1) Voir *Journal des Transports* du 8 octobre 1904 : *Le coefficient d'exploitation en Allemagne et en France.*

(2) Colson, *Transports et tarifs*, édition de 1898.

fisant pour permettre aux groupeurs d'offrir au public, *pour les colis isolés*, des prix bien plus avantageux que ceux du tarif de chemin de fer, tout en se réservant un bénéfice notable. Le groupage a donc pris un développement considérable, qui a amené une grande diminution dans les expéditions de détails. Tandis qu'avant 1876 ces expéditions représentaient 10 % du trafic, et les chargements de 5 tonnes 30 %, aujourd'hui le premier mode d'expédition ne s'applique plus qu'à 5 % du tonnage transporté et les expéditions de 10 tonnes atteignent 90 %. »

Pour le transport d'un wagon d'expéditions de détail de Berlin à Cologne, on paye, si nos calculs sont exacts, 78 fr. 625 d'après le tarif des chemins de fer de 1900 pour les expéditions partielles, et 55 fr. seulement, d'après le tarif des groupeurs, qui y gagnent encore puisque le wagon complet ne leur coûte que 42 fr. 87. Mais si le public profite indirectement du groupage sur les longs parcours, il y gagne peu ou pas sur les trajets réduits où le groupeur retient une part de bénéfice d'autant plus grande que ses chances de gain sont plus minimes.

Cette extension du groupage qui mettait, en somme, le public à la merci des groupeurs pour toutes les expéditions de détail, a été heureusement contrecarrée par la création récente de nombreux tarifs spéciaux décroissants pour les expéditions de détail, et la réduction de ceux déjà existants (1). La différence entre les prix offerts maintenant au public par ces nouveaux tarifs et ceux que

(1) Voir *Journal des Transports*, du 6 juin 1903 : *La nouvelle situation du groupage en Allemagne.*

lui offrent les groupeurs est souvent si minime, que l'on prend l'habitude de confier directement les expéditions au chemin de fer. La tarification allemande est devenue un peu plus compliquée, mais la tutelle des groupeurs tend à disparaître et tout le petit commerce allemand s'en félicite.

Il y a pourtant en Allemagne, à d'autres points de vue, de nombreuses réclamations contre le système de tarification en usage. La principale vise le but fiscal plus ou moins ouvertement assigné actuellement par l'Empire aux tarifs de chemins de fer (1).

Pourtant, dans l'exposé des motifs de rachat, le Gouvernement avait affirmé que l'Etat ne chercherait pas, « comme les Compagnies privées », à établir et maintenir des tarifs aussi élevés que possible, mais qu'après avoir prélevé, chaque année, sur les recettes du réseau, le montant des frais d'exploitation et une somme totale de 4 % pour l'intérêt des capitaux engagés, plus 3/4 % pour l'amortissement de la dette, il abandonnerait tous les produits supplémentaires aux contribuables, sous forme d'abaissement de tarifs ou d'améliorations. « Dans mon esprit, » disait Bismark, en 1876, « le but principal de l'exploitation par l'Etat n'est pas d'augmenter les recettes, mais de favoriser le développement du trafic et le progrès économique social. » Plus tard, en 1886, le ministre allemand des Travaux publics disait encore : « Nous ne voulons pas faire des chemins de fer une vache à lait pour le Trésor. »

(1) E. Fochier, *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat en Allemagne*, p. 177. Paris, Larose, 1901.

Ces promesses n'ont pas été tenues et, au lieu de faire servir entièrement les bénéfices qui peuvent se produire (1), à l'amélioration du trafic et aux diminutions de prix que réclame instamment le commerce allemand, on s'est autorisé des dispositions très larges des lois de garantie de 1882 (27 mars) pour verser au Trésor une grande partie du produit net annuel. Pendant ce temps, les aciéries et fonderies de la Lorraine annexée et même du pays Rhénan sont obligées de faire venir une partie de leurs minerais et de leurs houilles par les chemins de fer belge et français, faute de tarifs allemands suffisamment réduits (2).

Nous touchons là un des principaux points faibles du système d'exploitation directe par l'Etat. Par la force des choses, un gouvernement qui a un budget difficile à

Il ne s'en produit pas toujours. Dans la séance de la Chambre prussienne du 13 janvier 1908, le ministre des Travaux publics, M. de Breitenbach, a déclaré que le bilan de l'année 1907 se chiffrait, pour les chemins de fer de l'Etat prussien, par un déficit considérable. Mais c'est là une exception, les recettes nettes étant, au contraire, en général importantes.

(2) Le tarif spécial commun Nord-Est français P. V. n° 307 prévoit le transport des agglomérés de houilles des différents centres miniers du Nord et de l'Est sur la station frontière Audun-le-Roman, sur une base très réduite de 0,02 par tonne kilométrique, frais accessoires compris, pour des expéditions par trains complets de 25 wagons. A partir d'Audun-le-Roman, les charbons français circulent au tarif normal sur les chemins de fer de l'Empire jusqu'aux usines métallurgiques de la Lorraine annexée et du Rhin.

De même, la Belgique, qui fait une concurrence acharnée à l'industrie allemande de l'Ouest, a des tarifs extrêmement réduits pour l'exportation de ses houilles vers l'Est. Depuis longtemps déjà, celles-ci sont transportées, par Arthus, en Allemagne, en empruntant nos voies, sur la base de 0 fr. 017 par kilomètre et par tonne, y compris les frais de déchargement, ce qui représente, pour le parcours total, un prix de 1 pfennig 36 par tonne, inférieur de beaucoup au tarif allemand pour les houilles. (Voir de Kaufmann, *ouvrage cité*, p. 475.)

équilibrer, et c'est un peu le cas de toutes les grandes nations, finira toujours par considérer les plus-values éventuellement produites par les chemins de fer, comme un excellent moyen de boucher son déficit et il les y emploiera toutes entières, alors qu'elles devraient logiquement servir, en partie tout au moins, à l'amélioration des transports et à l'abaissement des tarifs.

Un autre défaut inhérent à l'exploitation par l'Etat (1) et que nous trouvons dans la législation des chemins de fer allemands, comme nous l'avons constaté dans le système belge, c'est l'absence ou l'imperfection des recours que peut avoir le public contre les dommages résultant pour lui d'une mauvaise exploitation. C'est ainsi que le règlement des transports allemands n'établit pas de délais pour la fourniture du matériel aux personnes qui l'ont demandé (art. 56). Le chemin de fer est simplement tenu de payer une indemnité égale au montant du droit de stationnement, quand l'expéditeur n'a pas été mis, en temps utile, en possession des wagons promis. Et encore faut-il que cet expéditeur produise une promesse de livraison écrite !

De plus, le chemin de fer (art. 63) peut, avec l'assentiment de l'autorité supérieure, établir des détais supplémentaires de livraison.

(1) Nous parlons de l'exploitation par l'Etat, non d'un réseau partiel, mais de tous les réseaux d'un pays.

L'Etat est censé exploiter au mieux des intérêts du public, et c'est pour cette raison que sa responsabilité, très restreinte chez nous, par exemple, pour ce qui concerne les postes et télégraphes et les colis postaux, le sera tout autant quand nous aurons l'exploitation générale des chemins de fer par l'Etat. Si ce système n'est pas encore admis dans le réseau d'Etat français, c'est seulement pour éviter des comparaisons trop désavantageuses.

Sur ces deux points, les Allemands, on le voit, sont beaucoup plus mal partagés que nous.

Enfin, si la grosse industrie allemande est assez favorisée par les tarifs réduits, il n'en est pas de même de la petite industrie, qui réclame instamment la création d'une classe de tarifs inférieurs pour toutes les marchandises transportées par quantité de 1.000 kilos (*Ton Klasse*). On n'a pas de tarifs spéciaux pour les marchandises de qualité inférieure, et l'on n'a pas encore songé à abaisser les taxes des marchandises sans valeur intrinsèque, destinées à être expédiées à de longues distances.

C'est l'esprit d'unité à outrance qui a présidé, en Allemagne, à l'élaboration des tarifs. Il faudra pourtant que l'Union des chemins de fer allemands, à mesure que la richesse, le bien-être et le luxe augmenteront dans l'Empire, adopte des tarifs qui donnent satisfaction aux nouveaux besoins. C'est dans cette voie que nous la voyons s'engager plus ou moins de bon gré, et elle sera tenue, par la force des choses, d'y persévérer à mesure que le public deviendra, dans ce pays, plus conscient de ses droits et moins moutonnier pour tout ce qui émane d'une administration ou d'une autorité quelconque.

SECTION DEUXIÈME

Pays à tarifs non réglementés

1° *Chemins de fer anglais.* — En Angleterre, nous allons trouver un système complètement différent de ceux que nous venons d'examiner.

L'Angleterre est le pays du *self-help*. On y a l'habitude de laisser au commerce et à l'industrie la plus grande

liberté et, comme les chemins de fer ont été, au début, considérés comme une industrie ordinaire vis-à-vis de laquelle il n'y avait pas de garanties spéciales à prendre, les concessions ont été faites sans aucune vue d'ensemble et sans restrictions.

Il en est résulté, tout d'abord, un tracé de lignes fort incohérent, qui semble établi par quelque insecte barbouillé d'encre que l'on aurait laissé courir à sa guise sur la carte. Ce tracé, d'ailleurs, bien que fait de pièces et de morceaux, est extrêmement serré, pour cette raison que le réseau anglais a précédé tous ceux des autres nations dans son développement, et est, par suite, à peu près arrivé à son maximum de développement.

Mais les principales conséquences du caractère essentiellement commercial des chemins de fer anglais ont été, d'un côté, l'absence de réglementation primitive en ce qui concerne les tarifs et, d'autre part, les efforts incessants et le plus souvent inefficaces du Gouvernement, pour recouvrer sa maîtrise à ce point de vue.

Robert Peel avait, dès son époque, reconnu, avec sa perspicacité ordinaire, les dangers économiques résultant de la monopolisation du trafic par de grandes Compagnies privées ; aussi revendiqua-t-il, pour l'Etat, le droit d'exproprier les Compagnies en totalité ou en partie, et fit voter la loi de 1884, qui stipulait le droit de modifier ou d'abaisser temporairement les tarifs et même le droit de racheter les lignes.

Cette loi éphémère fut abrogée par les trois actes de consolidation du 8 mai 1845, dans lesquels on essaya de condenser toutes les règles antérieures relatives aux concessions et à l'exploitation. Ils empêchèrent bien la for-

mation de trop puissantes Compagnies, mais n'eurent aucun effet sérieux sur les tarifs.

Les Compagnies continuèrent, comme auparavant, une exploitation exempte de toute règle, au point qu'en 1873, le Parlement anglais qui, cependant, comprenait un nombre considérable d'administrateurs ou de présidents de Compagnies de railways (1), rendit obligatoire la publication des tarifs et institua une Commission de trois membres, dont un magistrat et un homme versé dans les questions de transport, pour juger les réclamations soulevées par l'exploitation défectueuse des chemins de fer.

Cette Commission, qui existe toujours et qui a les pouvoirs d'une Cour supérieure anglaise, est surtout chargée d'examiner si les Compagnies ne donnent pas au public les raisonnables facilités prescrites par la loi et si elles n'accordent pas à certains chargeurs les préférences indues qui sont, en principe, interdites. Mais, bien que ses pouvoirs aient été confirmés et même étendus par le *Railway and Canal Trafic Act* de 1888 et, en dernier lieu, par la loi de 1894, elle n'a qu'une influence très minime par ce fait, tout d'abord, qu'elle ne peut prendre de décision que si elle est saisie d'une réclamation, chose rare en raison de la procédure longue et coûteuse, et ensuite parce qu'elle ne peut rendre que des décisions d'espèce.

L'on voit, en réalité, qu'en dépit des tentatives assez timides du Gouvernement, les Compagnies ont réussi à

(1) En 1873, il y avait à la Chambre des Communes cent vingt-quatre administrateurs des Compagnies de chemins de fer, et cinquante-deux à la Chambre des Lords.

maintenir presque entière leur liberté primitive qui, nous l'allons voir, présente, en face d'avantages indiscutés, de sérieux inconvénients.

Leur liberté se manifeste de deux façons : la concurrence et l'absence de réglementation des tarifs.

En premier lieu, la concurrence qui, chez nous, existe peu entre Compagnies de chemins de fer, est très développée en Angleterre. Les Compagnies, essentiellement privées, ont profité de l'absence de réglementation pour établir leurs lignes à peu près comme bon leur semblait et, comme le trafic s'effectue toujours entre certains points importants, chaque Compagnie s'est ingéniée à faire desservir ces points par son réseau. Il en résulte qu'un grand nombre de lignes anglaises sont parallèles. Le public, de ce côté, est sérieusement avantagé, chaque Compagnie essayant d'attirer à elle marchandises et voyageurs, non par des tarifs plus bas, car, à la suite d'ententes, beaucoup de tarifs ont été égalisés, mais par un luxe plus raffiné et par des trains toujours plus rapides. C'est ce qui explique que les transports de marchandises en Angleterre sont regardés comme les plus rapides de l'Europe (1) et que les wagons y sont, même dans les classes inférieures, d'un confortable ignoré chez nous.

Mais, malheureusement, les Compagnies ont le tort de ne s'occuper que de certaines lignes et elles ne consacrent tant de soins à l'exploitation de leurs grandes artères, que parce qu'elles négligent systématiquement les lignes secondaires. C'est ici qu'apparaît le défaut d'une exploi-

(1) Ils sont aussi ceux dont l'exploitation est la plus chère, et c'est la principale raison qui explique la faiblesse des dividendes distribués par les Compagnies anglaises.

tation commerciale livrée à elle-même : les Compagnies omnipotentes, sans souci des intérêts de la population et des réclamations incessantes, ne poursuivent que leur propre avantage et celui de leurs actionnaires ; les prix, relativement bas sur les grandes lignes, haussent énormément sur les parcours à trafic peu important, et le Parlement, où la grosse industrie règne en maîtresse, fait le plus possible la sourde oreille aux réclamations.

C'est surtout sur les lignes reliant aux principaux ports les centres industriels et commerciaux que s'exerce la concurrence entre Compagnies. Chacune de ces dernières essaye d'attirer vers les ports de son réseau le plus de marchandises possible et, pour atteindre ce but. elle ne se contente pas d'accélérer la vitesse de ses trains et de baisser ses tarifs : elle achète les canaux qui pourraient lui nuire et prend en main la direction des ports de son réseau qu'elle a tout intérêt à voir prospérer. C'est ainsi que, sur 6.500 kilomètres de voies navigables, 2.200 appartiennent actuellement aux Compagnies (1) et, quant aux grands ports, la plupart de leurs bassins et de leurs entrepôts sont la propriété de Compagnies de chemins de fer. Les docks de Hull et de Southampton, les deux plus importants de Londres, ont été ainsi rachetés par le North-Eastern et le South-Western.

Bien plus, les Compagnies, non contentes de détenir ainsi une bonne partie des instruments du commerce national, ont encore cherché à augmenter l'importance de leur trafic respectif en créant ou en rachetant des

(1) Cette particularité fait comprendre que le *Railway and Canal Trafic Act* de 1888 ait fixé des tarifs maxima à la fois pour les tarifs de chemin de fer et ceux de la batellerie.

lignes maritimes. On comprend quelles facilités une Compagnie, réunissant ainsi dans ses mains les services de transport terrestre et maritime ainsi que les entrepôts, peut donner au commerce en général, mais on se rend compte aussi de la tyrannie que ces puissants organismes trop libres pourraient, à un moment donné, exercer sur ce même commerce.

Pour les tarifs proprement dits, cette liberté a des conséquences non moins intéressantes.

En Angleterre, pas de règle, pas de grande ni de petite vitesse, pas de délais fixes. Tenues d'assurer les services de marchandises auprès du public, les Compagnies, par suite de la concurrence, sont arrivées à exécuter de longs transports, sur les principales lignes, en des temps très courts, la vitesse des trains de marchandises anglais étant presque égale à celle de nos trains de petite vitesse pour voyageurs. Ceci est évidemment un avantage, car les commerçants ne sont pas obligés de conserver autant de marchandises en magasin, ni d'attendre si longtemps les commandes.

Mais il y a des désavantages aussi ; c'est tout d'abord ce fait que tous les tarifs anglais sont des prix fermes qui varient sans cesse, suivant les circonstances commerciales. La Compagnie a-t-elle beaucoup de marchandises à expédier, elle hausse ses tarifs ; huit jours après, ses entrepôts se vidant, elle abaissera les prix pour ramener les clients. C'est la réalisation complète du système d'exploitation commerciale avec son instabilité continuelle ; les prix majorés pour le trafic non concurrencé permettent seuls l'abaissement des tarifs applicables sur les grandes lignes, où la lutte est âpre ; et les facilités con-

senties, en secret, aux gros chargeurs ont trop souvent pour corollaire le sans-gêne vis-à-vis des petits expéditeurs.

Si l'on est ici très loin des tarifs mathématiques allemands et belges, on l'est presque autant, non seulement de nos tarifs spéciaux à barèmes, mais de nos prix fermes qui présentent encore un caractère de fixité et de formalisme qui semblerait bien rigide à nos voisins d'outre-Manche. Il faut cependant nous féliciter de n'avoir pas, chez nous, un système dont la liberté apparente n'est qu'une façade, derrière laquelle s'abrite souvent la tyrannie de puissants Conseils d'administration, trop attentifs à leurs bénéfices et pas assez soucieux de l'intérêt général.

Il est à peu près certain, d'ailleurs, que l'exploitation des chemins de fer, en Angleterre, va peu à peu évoluer vers une réglementation plus sévère. Malheureusement, en matière économique, on a toujours tendance à passer d'un extrême à l'autre, sans essayer de moyens termes. De même que beaucoup d'Anglais ne voient la prospérité économique de leur pays restaurée que par l'application du système protectionniste intégral, beaucoup, reprenant les idées de Hobbes sur l'Etatisme, ne croient trouver un remède aux abus des Compagnies que dans le rachat pur et simple. La question est très sérieusement posée, mais, bien que le Gouvernement actuel lui soit favorable, le Parlement compte trop de représentants de la grande industrie et du gros commerce, pour qu'une aussi importante tentative de nationalisation des transports par fer risque pour le moment d'aboutir.

Il y aura peut-être, d'ici peu, des réformes importantes, mais il nous faudra attendre longtemps encore avant de voir réaliser les chemins de fer d'Etat anglais.

2° *Chemins de fer américains.* — Les Etats-Unis sont le pays où l'exploitation des chemins de fer est la plus libre. A ce point de vue, ils dépassent encore l'Angleterre, et nous pouvons considérer, par suite, la tarification américaine comme le type des tarifications commerciales (1).

Il y a cependant en Amérique, comme en Angleterre, une législation propre à l'expédition des chemins de une législation propre à l'exploitation des chemins de fer, mais par suite de ses imperfections et de son existence relativement courte, elle n'a eu, jusqu'ici, que d'assez pauvres résultats.

Jusqu'en 1887, il n'existait pour ainsi dire pas de tarifs en Amérique. Les agents commerciaux des Compagnies allaient offrir leurs services aux négociants importants, leur proposaient de fortes remises pour attirer leur clientèle, et les conditions des transports étaient réglées à prix débattus.

Le gros commerce, les centres desservis par de nombreuses lignes obtenaient ainsi des conditions extrêmement avantageuses, tandis que les transports entre les stations intermédiaires et sur les voies transversales aux grandes lignes, où aucune concurrence n'était à craindre, étaient taxés à des prix relativement très élevés.

(1) Voir Colson, *ouvrage cité*, p. 392.

Le Gouvernement essaya, par la loi du 4 février 1887, intitulée : « Loi sur le commerce entre Etats », sinon de mettre un terme à cette situation, qui tenait surtout aux mœurs commerciales du pays, tout au moins de l'atténuer. Cette loi, qui subsiste entière, exige la publication des tarifs et interdit de percevoir des taxes supérieures ou inférieures aux prix publiés ; tout relèvement doit être rendu public et communiqué dix jours au moins avant d'entrer en vigueur, à une Commission spéciale, l' « Interstate Commerce Commission », destinée surtout à empêcher les abus des Compagnies, mais qui, malheureusement, n'est pas suffisamment armée pour cette fin. La loi interdit les inégalités de traitement, les arrangements particuliers, les remises de détaxes. Elle défend même, tout comme chez nous, de faire payer, dans les mêmes circonstances et sur une même ligne, un prix plus élevé pour un certain parcours que pour un parcours plus grand dans lequel le premier est compris.

L'application illégale des tarifs par les agents des Compagnies aussi bien que les fausses déclarations, fausses pesées ou fraudes commises par un expéditeur dans le but de faire effectuer un transport à un prix inférieur au prix établi, sont punies d'une amende de 25.000 francs et d'un emprisonnement pouvant aller jusqu'à deux ans.

Enfin, la loi interdit les *pools*, ou associations pour le partage du trafic entre les Compagnies concurrentes (1).

(1) Les *pools* sont, à proprement parler, des ententes entre les principaux producteurs ou directeurs d'industries, qui se proposent comme but de maintenir les prix d'un produit, ou leurs tarifs, à un niveau artificiel.

Ils arrivent ainsi d'abord à éviter la surproduction, ensuite à s'assurer de sérieux bénéfices qu'ils obtiennent, lorsqu'il s'agit d'industriels, de la façon suivante : une grosse commande étant

Il semble que cette réglementation soit suffisamment judicieuse pour empêcher les abus et assurer une certaine stabilité des prix, tout en laissant aux exploitations de chemins de fer une liberté relative inhérente au tempérament yankee. Elle n'a pourtant eu que peu d'effet, et nous en voyons la cause, en premier lieu, dans la concurrence qu'elle laisse subsister entière, ensuite dans la puissance formidable des trusts américains, trop intéressés aux tarifs de faveur ou « discriminations ».

Pour bien se faire une idée de la concurrence qui existe entre les Compagnies américaines, il faut se rendre compte de l'étendue du pays qu'elles ont à desservir. Pendant assez longtemps, cette concurrence entre Compagnies ne s'est pas fait sentir, pour cette raison que les Compagnies étaient assez rares et se gênaient peu mutuellement. Elle ne s'est vraiment révélée que lorsque les réseaux ont commencé à se serrer, et elle est devenue d'autant plus âpre que les distances à parcourir sont plus longues. Il importe peu, en effet, qu'une ligne ait un parcours de 100 ou 200 kilomètres plus étendu que celui de

annoncée, les participants du *pool* procèdent entre eux à une courte adjudication et la maison qui a demandé le prix le plus élevé est désignée comme devant accepter cette commande ; mais elle doit verser à la caisse commune du *pool* la différence entre le prix officiel payé par le client et le prix le plus bas qu'un des membres du *pool* eût consenti.

Les bénéfices que le pool se procure de cette manière sont partagés entre les participants, au prorata de leur production.

Les pools industriels sont, la plupart du temps, occasionnés par des tarifs douaniers élevés : le tarif ferme le marché, le pool s'en empare et le consommateur supporte les frais de l'opération.

Pour les chemins de fer, le pool consiste à la fois entre un partage du trafic et le maintien des tarifs à un certain taux, les bénéfices, ainsi produits étant répartis ensuite entre les Compagnies adhérentes.

la Compagnie voisine, si le parcours total atteint plusieurs milliers de kilomètres.

D'autre part, la concurrence est facilitée par le nombre exagéré des Compagnies : actuellement, il y en a plus de mille huit cents et il est évident que plus les Compagnies sont nombreuses, plus l'entente est difficile.

Enfin, la loi elle-même a aggravé cet état de choses, en prohibant toute entente, de peur d'une coalition formidable des rois du rail. Cette mesure, qui se justifie au point de vue politique, ne peut guère être approuvée au point de vue économique.

La loi de 1887, en interdisant les pools et en sanctionnant ainsi la jurisprudence antérieure, n'a pas, en fait, empêché les groupements clandestins. Il s'est formé, malgré elle, de nombreux « trunk lines », ou syndicats entre concessionnaires, pour régler, d'un commun accord, le régime des transports. Mais si l'un des copartageants, de moins bonne foi que les autres, recommence à faire, en sous-main, des remises, pour s'attirer plus de trafic que les conventions ne lui en attribuent, ceux avec qui il s'était engagé n'ont aucun recours ; la seule chose qui leur reste à faire est de le suivre dans cette voie, et la lutte recommence.

Pourtant, la concurrence n'est pas la principale cause de l'inefficacité de la loi : les trusts américains ont toujours vu, dans la législation des chemins de fer, une atteinte à leur influence et à leurs prérogatives, et c'est bien en eux qu'il faut voir la principale pierre d'achoppement à la loi de 1887.

La concentration des entreprises a trouvé, aux Etats-Unis, des conditions particulièrement favorables : un

développement du machinisme surexcité par le taux élevé des salaires, un développement des transports accéléré par l'immensité des distances, un développement de l'esprit d'entreprises qui est devenu proverbial, enfin un pays neuf, inexploité, plein de promesse.

C'est sur cette concentration, qui est un phénomène économique normal, que sont venus se greffer les monopoles, les trusts, phénomènes que nous croyons exceptionnels et passagers parce qu'ils comportent toujours quelque chose d'artificiel appelé à les faire disparaître. Ce côté artificiel, aux Etats-Unis, c'est tantôt l'existence de droits protecteurs, auxquels les Américains doivent les trusts du sucre, de l'acier et du whiskey, tantôt l'inertie passagère du Gouvernement qui, par exemple, a laissé monopoliser les conduites de pétrole ou « pipe lines », et a permis à certaines Compagnies de chemins de fer de faciliter considérablement à la Standard Oil C° le trust des pétroles par des faveurs et des tarifs non contrôlés (1).

Nous n'avons pas à examiner ici le bon et le mauvais côté des trusts américains en général. Il faut simplement au point de vue qui nous intéresse, constater à leur égard deux choses : tout d'abord leurs rapports étroits, leur entente constante avec les puissantes Compagnies de chemins de fer, ensuite leur influence politique et occulte formidable. Ces deux faits pourraient, à eux seuls, expliquer la presque inanité de la législation américaine des chemins de fer.

(1) P. de Rousier, *Les industries monopolisées aux Etats-Unis*, p. 15. Paris, Armand Colin et C^ie^, 1898.

Les trusts ne peuvent donner leur plein effet que si les Compagnies de chemins de fer le veulent bien. Sans abuser des exemples, il est facile de citer un fait très typique.

Le pétrole brut, au moment de la constitution du trust des pétroles, sous l'hégémonie de la Standard Oil C°, se transportait des champs d'exploitation de Pensylvanie aux raffineries de l'Est, soit par les « pipe lines », soit par chemins de fer. Pour tuer les exploitations concurrentes, la Standard Oil devait s'assurer le monopole du transport de tous les pétroles, de façon à obliger tous les producteurs à recourir à ses services. Elle y parvint en se procurant habilement le concours de deux Compagnies de chemins de fer : le Pensylvania Railroad et le Cleveland and Marietta.

Les lignes de ces Compagnies barraient souvent la route aux « pipe lines » des concurrents de la Standard Oil comme à ceux de cette dernière : on ne laissa passer que les canalisations du trust. D'autre part, comme une certaine partie du pétrole brut était transportée par chemin de fer, à l'époque de la formation du trust (1882), les Compagnies précitées s'arrangèrent de façon à faire des conditions intenables aux concurrents gênants, sous cette promesse que le trust, une fois bien établi, lui confierait le transport de tous ses pétroles raffinés qui, eux, ne peuvent voyager dans les « pipe lines ». Les Compagnies s'appuyèrent notamment sur le texte d'une décision de l'Interstate Commerce Commission, rendue sur un cas très différent, pour décider que les expéditions en barils (c'était le seul mode d'expédition possible pour les petits chargeurs) seraient passibles de la taxe applicable aux

marchandises emballées, mais ils se gardèrent bien de percevoir ce droit sur les wagons-réservoirs de la Standard Oil C°. De quelque côté qu'ils voulussent se tourner, les raffineurs indépendants rencontraient donc un complice du trust qui leur barrait la route. Il n'est pas douteux que cette circonstance ait beaucoup aidé à leur disparition.

Les Compagnies de chemins de fer n'ont pas seulement été complices des trusts; elles ont cherché à en constituer elles-mêmes dans des exploitations subordonnées aux leurs (1). Aujourd'hui, douze Compagnies de chemins de fer sont intéressées dans l'industrie minière en Pensylvanie. On les désigne couramment sous le nom de *Coal road*, routes de charbon, tant le lien est apparent aux yeux du public entre l'entreprise du transport et l'entreprise houillère. Plusieurs, comme la Philadelphia and Reading Railroad, se doublent d'une Compagnie minière dont la raison sociale diffère à peine : les charbons des unes assurent le trafic des autres, rendant la situation impossible aux concurrents plus faibles.

L'on voit que trusts et Compagnies de chemins de fer sont trop liés et ont trop d'intérêts communs pour qu'un essai de réglementation de tarifs, qui les gênerait également, ne trouve pas en eux des adversaires également acharnés. Dans cette lutte, les uns et les autres ont fait marcher de front leur toute-puissance politique, morale et... pécuniaire. Ils ont persuadé, à coups de dollars et de faveurs, aux hommes politiques de ce pays, que la réglementation actuelle était très suffisante et trop bien com-

(1) Voir de Rousier, *ouvrage cité*, p. 89.

prise pour être modifiée et comme, aux Etats-Unis, les hommes politiques sont particulièrement accessibles aux faiblesses humaines, bien peu d'entre eux ont résisté à la corruption.

Nous ne pouvons, cependant, ne pas signaler la véhémente campagne que le Président Roosevelt a entreprise contre ces trusts et contre les discriminations des Compagnies de chemins de fer (1). Dans ses derniers messages, notamment ceux de 1905 et 1907, il a fait beaucoup pour décider le Congrès à étendre les pouvoirs de l'Interstate Commerce Commission (2). « A l'heure actuelle », dit-il, « nous nous trouvons en face d'un tel défaut de surveillance, d'un tel affranchissement de toute contrainte légale, que des hommes excellents se sont vus littéralement contraints à se livrer à des pratiques qu'eux-mêmes réprouvaient, pour ne pas se trouver à la merci de concurrents peu scrupuleux... Ce qu'il faut faire, c'est développer une gestion bien organisée, et ce système ne peut s'établir que par un accroissement progressif du droit de contrôle attribué à l'Etat. »

Ses vœux ont bien été réalisés en partie : la loi Esch-Townsend, votée en 1906, a élargi les pouvoirs de l'Interstate Commerce Commission qui peut, actuellement, fixer à bref délai le maximum des perceptions autorisées, sauf modifications par les tribunaux ; pourtant, la situation n'a pas sensiblement varié, et les enquêtes publiées chaque année par cette Commission continuent à n'être qu'une longue plainte de son impuissance. Ses décisions

(1) Voir *Journal des Transports* du 30 décembre 1905 : *Le Président Roosevelt et la question des chemins de fer.*

(2) Voir notamment *Railroad Gazette* du 8 décembre 1905.

ne sont, en effet, exécutoires que sur condamnations prononcées par les tribunaux devant lesquels on peut remettre en question tout ce qu'elle a décidé. Récemment, la Cour suprême a jugé que la Commission a qualité pour prononcer qu'une taxe n'est pas raisonnable, mais qu'elle n'a pas qualité pour fixer quelle est la taxe raisonnable : les difficultés qu'elle a tranchées peuvent ainsi renaître indéfiniment et, malgré l'extension récente de ses prérogatives, elle n'empêche nullement les Compagnies d'être maîtresses de leurs tarifs (1).

L'on continue à constater des écarts de prix extraordinaires, non seulement d'un chargeur à l'autre, mais pour le même expéditeur, à quelques semaines d'intervalle. On a vu des marchandises, dans une période de coalition, payer 42 fr. 50 entre Kansas-City et Saint-Louis ; peu après, les prix, dans une période de lutte, descendaient à 5 fr. 50 (2).

Les rapports de la Commission font retomber sur les guerres de tarifs cette instabilité continuelle. Ils voient, avec raison, dans la prohibition de toute entente entre les Compagnies, un des plus graves défauts de l'organisation actuelle des chemins de fer américains. A plusieurs reprises, l'Interstate Commerce Commission a demandé à ce que les pools soient autorisés officiellement et qu'en même temps, on lui donne un pouvoir de contrôle plus efficace en admettant, par exemple, que ses décisions fassent foi, jusqu'à preuve contraire, devant les tribunaux. Mais elle n'a rien obtenu de sérieux, et si l'opinion a été satisfaite de voir le Congrès interdire les traite-

(1) Rousseau, *Journal des Economistes*, 1888, I, p. 162.
(2) Voir Colson, *ouvrage cité*, p. 574.

ments de faveur et les coalitions, elle n'y a rien gagné : l'on a obtenu, en général, une diminution des prix, mais on n'a pas détruit leur instabilité.

Les Américains se plaignent fort d'un tel système (1), mais comme les trusts et les gros chargeurs, qui tiennent la majeure partie de l'industrie et du commerce, sont favorisés, les critiques de leurs adversaires ne sont pas suffisamment appuyées pour amener des réformes qui devraient être trop radicales pour donner quelque résultat.

L'Interstate Commerce Commission signale bien les discriminations, mais elle est impuissante à les prévenir. De temps en temps, les tribunaux se décident à agir et condamnent une Compagnie de chemins de fer, ou son complice, à une amende de quelques millions, comme ce fut le cas récemment pour la Standard Oil C°. Ses sanctions aussi énergiques qu'inégales ont, en somme, peu d'effet : le gros chargeur ou le trust condamné paye, et les choses recommencent comme auparavant, avec un peu plus de discrétion.

Il ne faut pas s'attendre à voir changer d'ici longtemps ce système d'exploitation qui confond intérêts privés et

(1) Une autre cause de l'hostilité du public contre les Compagnies, c'est la toute-puissance de leurs dirigeants. D'après la dernière enquête de l'Interstate Commerce Commission, M. Harriman « contrôle », comme on dit en Amérique, c'est-à-dire domine l'*Union Pacific* dont son groupe et lui possèdent un nombre suffisant d'actions pour avoir la majorité dans les assemblées générales. L'Union Pacific a acheté depuis 1898 pour 183 millions de dollars d'actions d'autres Compagnies de chemins de fer. Il se trouve ainsi qu'un seul homme, M. Harriman, est complètement maître des voies ferrées qui relient la Californie aux autres Etats. (Voir, à ce sujet, *Economiste français*, du 23 mars 1907.)

publics. Ce serait toute une politique à changer, toute une doctrine, celle du laisser faire, à abandonner ; mais les hommes politiques américains, malgré quelques exceptions, sont malheureusement trop dans les mains des financiers et des industriels puissants, pour que l'on puisse espérer d'eux une réaction salutaire vers l'égalité de traitement, la diminution des tarifs et leur unification.

Tels sont les principaux systèmes de tarification entre lesquels le nôtre semble tenir un juste milieu. Des premiers, il se rapproche par sa solide structure, alors qu'il paraît emprunter aux autres une conception plus libérale et plus commerçante du rôle des tarifs.

Sans préjuger de notre supériorité, l'on peut conclure de ce rapide coup d'œil sur l'étranger, que nous ne sommes pas les plus mal partagés.

CHAPITRE CINQUIEME

LE ROLE DES TARIFS VIS-A-VIS DE LA NAVIGATION FLUVIALE

Il est trop souvent question, à l'heure actuelle, de la lutte entre les chemins de fer et la batellerie, pour que nous puissions passer sous silence le rôle que jouent les tarifs spéciaux dans cette concurrence.

Dans un rapport qu'il adressait, le 16 janvier 1879, au Président de la République, M. de Freycinet exposait que les voies navigables sont appelées à jouer un rôle important dans la production de la richesse du pays (1).

Certaines personnes se figuraient que leur utilité allait disparaître ou diminuer avec le développement que prenaient les chemins de fer, mais c'était là, ajoutait M. de Freycinet, une impression un peu superficielle. Un examen attentif des faits devait montrer que les chemins de fer et les canaux, loin de se supplanter, étaient appelés à s'entr'aider, à se compléter utilement, chacun ayant ses attributions et sa part naturelle dans le trafic général : aux chemins de fer, les transports les moins encombrants, ceux qui réclament la vitesse et la régularité ; aux voies navigables, les marchandises lourdes et de peu de valeur qui ne peuvent se déplacer qu'à peu de frais.

« Les voies navigables », continuait le ministre, « remplissent encore une autre destination : elles contiennent,

(1) E. Baras, *Canaux et chemins de fer* (une brochure), Dentu et C^ie^, Paris, 1887.

elles modèrent les chemins de fer dans la tarification appliquée aux marchandises. Elles sont, pour l'exploitant de la voie ferrée, un avertissement de ne pas dépasser la limite au delà de laquelle le commerce n'hésiterait pas à sacrifier la régularité à l'économie. »

Ces prédictions ne se sont malheureusement pas réalisées. Loin de se compléter mutuellement, les chemins de fer et la batellerie sont en concurrence continuelle ; au lieu de l'accord, c'est une âpre lutte. Cela tient, d'abord, à ce que la distinction faite entre les transports qui conviennent à l'un plus qu'à l'autre est tout à fait artificielle : il n'y a aucune raison spéciale pour que les marchandises de valeur moyenne ne soient pas transportées par eau, de même que les chemins de fer sont tout aussi qualifiés que les voies fluviales pour recevoir les marchandises pondéreuses (1).

En fait, il suffit de fréquenter les berges d'un canal et les quais d'une gare pour constater que la distinction n'existe pas. En ce qui concerne les marchandises de valeur, il ne peut en être autrement avec la tarification actuelle des chemins de fer : nos tarifs sont, en principe, proportionnels à la valeur effective des objets transportés ; le batelier, au contraire, perçoit généralement presque le même prix pour toutes les marchandises, sans distinction de valeur : pierres, charbons, blé, vins ou matières textiles. Lorsque la rapidité de transport n'est pas une condition essentielle de l'opération commerciale, et cela peut se présenter pour les marchandises de valeur comme pour les autres, l'expéditeur s'empresse d'échap-

(1) Henry Chardon, maître des requêtes au Conseil d'Etat, *Les travaux publics*, Paris, 1904, Librairie académique Perrin et Cie

per à la taxe *ad valorem* du chemin de fer, en confiant son envoi au batelier.

D'autre part, c'est bien à tort que les partisans des canaux veulent limiter le rôle des chemins de fer aux marchandises légères et peu encombrantes. Le rôle économique d'un chemin de fer est autrement vaste que celui d'un canal qui, pour de nombreuses raisons, ne peut assurer un trafic ni aussi étendu ni aussi important ; le chemin de fer est un instrument complet sans le canal et il est apte à transporter toutes les marchandises pondéreuses à des prix aussi bas, la plupart du temps, que la batellerie. Le chemin de fer du Nord transporte autant de charbon qu'en transportent les canaux ; son trafic, à ce point de vue, augmente même aux détriments de la batellerie et, en 1905, il a transporté 796.000 tonnes de houille de plus qu'en 1904, dont un quart enlevé à la voie d'eau (1).

Cela tient aux tarifs excessivement bas que peut consentir le chemin de fer pour les parcours en pays plats, seconde raison qui explique la concurrence : le chemin de fer n'est en lutte avec les voies navigables que dans les plaines, sur des parcours sans pentes, où le prix de revient est minime et d'autant plus bas que la masse transportée est plus grande. On peut, dans ces conditions, abaisser les tarifs spéciaux à 1 centime 5 et même 1 centime par tonne kilométrique, prix ordinaire des bateliers, et cela sans y rien perdre.

Nous sommes donc en face d'une concurrence sérieuse de part et d'autre et, si les chemins de fer s'en plaignent,

(1) *Journal des Transports* du 28 décembre 1907 : *Les canaux*, p. 615.

c'est surtout du côté de la batellerie que les protestations sont nombreuses contre cet état de choses. Il est évident que le chemin de fer fait tort aux canaux par ses tarifs réduits, il est indéniable qu'il a à peu près tué dans plusieurs régions, notamment dans le Midi, les transports par eau. Est-ce vraiment un mal au point de vue général où nous nous plaçons ? Nous ne le croyons pas, pour plusieurs raisons.

La navigation par fleuves et canaux est forcément, quoi qu'on en dise, un mode de transport inférieur. On conçoit la faveur avec laquelle on l'a accueillie autrefois, quand les transports ne pouvaient se faire autrement que sur routes et sur quelles routes ! Mais alors que la vitesse sur les canaux et rivières se maintenait à peu près immuablement à 3 kilomètres à l'heure, les dimensions réduites des canaux actuels ne permettant pas de faire plus (1), le chemin de fer est venu, qui a réalisé une

(1) Ce n'est pas qu'on ait cherché à corriger ce grand défaut des canaux qui est la lenteur des bateaux. A de rares exceptions près, et encore faudrait-il connaître les résultats financiers de ces exceptions, on n'a encore rien trouvé de plus pratique que l'ancien traînage par chevaux ou à col d'hommes. On a essayé de placer des moteurs à pétrole sur les chalands, ou même des moteurs à gaz pauvre ; mais c'est plutôt la navigation fluviale qui s'en sert, et les bilans de ces Compagnies ne font pas ressortir une sérieuse amélioration de ce chef. Par contre, les applications de l'électricité ont été plus hardies ; l'exemple du canal de Teltow, en Allemagne, où tout marche à l'électricité, manœuvre des écluses, mouvement et traction des chalands, est un de ceux qu'on met le plus souvent en avant, en cherchant à l'imiter chez nous, sur certains canaux du Nord. Mais ce canal, qui n'a pas plus de 35 kilomètres, s'étend sur un terrain qui se prête beaucoup mieux que le nôtre à l'établissement d'un canal. Or, malgré ces conditions avantageuses, le trafic, dans la première année, n'a pas dépassé 1.400.000 francs et ne paraît pas, par

vitesse bien supérieure et l'augmente peu à peu, aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs.

D'autre part, la capacité de trafic de la voie navigable est très inférieure à celle du chemin de fer, par suite du défaut de largeur des canaux, du faible tonnage que doivent avoir les péniches, et des arrêts complets qu'amènent presque régulièrement, dans les transports par eau, soit la gelée, soit la sécheresse.

Quand on parle de créer des voies d'eau artificielles, ou de transformer à grands frais de prétendues voies naturelles, en réalité à peu près innavigables, sous prétexte de soulager les chemins de fer impuissants à remplir leur tâche, on semble un peu oublier que la difficulté d'assurer les transports dans les moments d'effervescence du trafic, comme nous venons d'en avoir en 1907, serait infiniment moindre si les chemins de fer les desservaient seuls en temps ordinaire, car ce sont eux uniquement qui, en réalité, doivent faire face à tous les à-coups. Aussi impartial que l'on veuille être, il faut reconnaître non seulement que la voie d'eau ne participe jamais que dans la mesure où cela lui convient aux transports anor-

conséquent, compenser les frais d'installation. Récemment, des essais de traction électrique ont été faits sur le Rhône. Il faut applaudir à cette initiative qui pourra peut-être permettre à cette artère de reprendre son importance passée, grâce à la force motrice que les usines des Alpes pourrait fournir à bon marché et en abondance.

La halage par locomotives de convois de bateaux a donné de bons résultats sur les canaux de la Deule et de Saint-Quentin. Mais s'il diminue les frais de traction, il n'augmente pas la vitesse, l'avance que l'on peut gagner ainsi sur le parcours d'un bief étant annihilée par le temps très long que met le convoi à passer les écluses. (Voir, à propos du halage sur les canaux du Nord, Guillemain, *Rivières et canaux*, Paris, 1885, Annexe, p. 588.)

maux (1), mais que, souvent, les irrégularités auxquelles elle est sujette, font qu'elle se dérobe, en partie, au moment précis du plus grand besoin.

La chose est générale, d'ailleurs, et se produit aussi bien en Allemagne que chez nous. En 1905, le trafic allemand augmentant de 7 %, le matériel des chemins de fer devint insuffisant ; la navigation intérieure, loin de soulager le chemin de fer, se trouva hors d'état d'assurer même ses transports habituels, à cause du manque d'eau du bassin de l'Elbe.

En 1906, le même fait se produisait exactement pour le Rhin.

Cependant ces inconvénients n'auraient qu'une importance relative, si les transports étaient meilleur marché par les voies navigables que par fer. Le public le croit souvent, parce que les tarifs des transports par eau sont, en général, moins élevés que les tarifs des transports par fer, et pourtant c'est là un trompe-l'œil. Deux ingénieurs des ponts et chaussées qui ne peuvent être suspects de partialité, M. A. Picard dans son *Traité des chemins de fer* (1), et M. Colson dans son ouvrage *Transports et tarifs*, l'ont démontré avec chiffres à l'appui.

« Si, au lieu d'envisager le prix payé par les usagers », dit M. Picard, « on considère le *prix réel de revient des transports*, c'est-à-dire si l'on ajoute au taux du fret les

(1) A la différence de la batellerie, le chemin de fer ne peut, en France, refuser le trafic excédant ses moyens d'action, ni relever ses prix pour inciter les expéditeurs à s'adresser à d'autres moyens de transports, pas plus, d'ailleurs, qu'il ne peut les abaisser en temps de stagnation d'affaires, pour retenir sa part du trafic.

charges des capitaux engagés et les dépenses d'entretien, on voit que, dans leur ensemble, les prix des transports par eau dépassent le double de ceux des transports par rail. Ce n'est que pour certaines voies navigables, exceptionnellement favorisées, qu'il peut y avoir à peu près équivalence. »

Cette affirmation, pour qui connaît la valeur scientifique et professionnelle des moindres dires de l'auteur, ne peut être suspectée.

Pour transporter une marchandise sur un canal, on ne paye rien de ce qu'a coûté ce canal ; sur le chemin de fer, en concurrence avec le canal, on paye la majeure partie de ce qu'a coûté le chemin de fer ; nous prêtons le chemin de fer, nous donnons le canal. L'on a bien essayé de percevoir des péages pour rentrer un peu dans les frais d'établissement et d'entretien, mais il a vite fallu y renoncer d'une façon presque générale, à cause des trop bas prix des chemins de fer (1). Les quelques péages perçus actuellement ne le sont qu'avec peine : la Ville de Saint-Dizier, pour couvrir les frais de son emprunt de 5.000.000 fr., destiné à permettre la construction du canal qui porte

(1) Jadis toute marchandise circulant sur les voies navigables acquittait des droits de navigation calculés de manière à couvrir, dans une certaine mesure, les dépenses faites par l'Etat pour la création, l'entretien, l'amélioration de la voie navigable. Quand les chemins de fer se développèrent, la supériorité de ce nouveau mode de transport parut si évident, que les défenseurs de la navigation demandèrent et obtinrent l'abaissement progressif des taxes perçues. Vers la fin de l'Empire, les droits de navigation étaient tombés à un taux presque dérisoire ; après l'avènement de la troisième République, on les a supprimés radicalement. (Extrait de l'ouvrage : *Les travaux publics*, par Henry Chardon, maître des requêtes au Conseil d'Etat, livre récent fort peu favorable à l'extension projetée de notre réseau navigable.)

son nom, a de la peine à percevoir un péage minime de 6 à 12 millimes, contre lequel ne cessent de protester les Chambres de Commerce de la région (1).

Si cependant les frais de mise en état des cours d'eaux ou de construction des canaux étaient peu élevés, l'on comprendrait encore que l'Etat encourage la navigation intérieure; malheureusement il n'en est pas ainsi, chez nous, en particulier.

Nous n'avons pas, pour ainsi dire, de voies naturellement navigables, et tout au moins celles que nous avons ne sont-elles pas comparables à certaines artères fluviales allemandes, telles que l'Elbe, le Rhin, le Fulda, dont les frais d'aménagement ont été à peu près nuls, comparativement à ceux que l'on a faits chez nous pour la Seine, la Loire et le Rhône. On perd cette constatation trop souvent de vue quand on cite le merveilleux essor de la navigation fluviale allemande, et M. Janet, ingénieur des mines, nous semble un peu téméraire dans son rapport sur le budget des Travaux publics pour 1908, quand il met sur le même pied l'Elbe et la Seine.

Au contraire de l'Allemagne, nous avons beaucoup de canaux (2). Or, un canal coûte plus cher à établir qu'un chemin de fer : 400.000 fr. par kilomètre est un minimum ; pour peu qu'il y ait des difficultés, le chiffre de 700.000 est facilement atteint (3). Le canal de Tancarville, ouvert en 1887, a coûté 26.000.000 de fr. pour une longueur de 25 kilomètres ; le canal de la Marne à la

(1) *Economiste français*, 1907.

(2) Les voies artificielles atteignent en France 36 % du réseau navigable total, contre 17 % en Allemagne.

(3) *Les canaux, un instrument de transport du passé.* (*Annales des Sciences politiques*, 15 juillet 1907.)

Saône, qui n'est pas complètement terminé, bien qu'ouvert à la circulation depuis 1907, a déjà coûté 86.000.000 de fr. pour une longueur de 148 kilomètres.

La construction d'un chemin de fer, au contraire, dépasse rarement 400.000 fr. le kilomètre, sauf dans des cas exceptionnels.

Or, qui supporte tous ces frais d'établissement des canaux et voies navigables ? Ce n'est pas le transporteur puisqu'on ne lui demande aucun péage ; on ne peut dire non plus que ce soient les chargeurs, qui, en somme, représentent une part assez infime de la population totale du pays ; reste l'Etat et c'est bien sur lui, en effet, c'est-à-dire sur l'ensemble des contribuables, que retombent toutes ces charges.

De 1814 à 1900, nous avons dépensé, pour les voies navigables intérieures, 1.500 millions en frais de premier établissement et plus de 50.000.000 fr. en entretien, sans compter l'intérêt. Ce capital ne sera jamais amorti, et nous croyons juste de nous demander si, vraiment, l'intérêt du pays commande de tels sacrifices pour des résultats aussi relatifs.

L'on fait valoir qué le maintien, près des chemins de fer, d'une voie concurrente, la stimule et fait baisser les prix qui, sans cela, deviendraient des tarifs de monopole. S'il est, tout d'abord, un peu enfantin de croire les Compagnies assez peu commerçantes pour relever leurs prix en cas de monopole, l'on avouera que c'est acheter un peu cher le bon marché de nos tarifs de chemins de fer, que d'être obligé de dépenser de telles sommes pour se le procurer.

De toutes façons, c'est l'Etat qui supporte les frais de la lutte entre canaux et chemins de fer : c'est avec les fonds du Trésor, et sans espoir de remboursement, que le réseau navigable a été construit ; mais en permettant ainsi à la batellerie de prendre une bonne partie du trafic national (1), l'on a mis en mauvaise posture les chemins de fer, et l'Etat a dû alors leur assurer la garantie d'intérêt, pour leur permettre de soutenir la concurrence des voies navigables. Malgré cela, les projets du Gouvernement restent favorables à la création de nouveaux canaux (2) et l'on assiste à ce spectacle bizarre de l'Etat poussant indirectement à la dépossession des chemins de fer, dont il garantit les insuffisances de recettes, au profit des voies navigables dont il paye la construction et l'entretien et dont l'exploitation ne lui procure aucun bénéfice.

Il nous semble, d'autre part, qu'entre la tutelle constante imposée par l'Administration aux chemins de fer et la liberté excessive laissée aux transports par eau, notamment en ce qui concerne l'établissement du prix de transport, il y a une différence d'intention et de traitement par trop marquée.

Elle l'est trop, d'abord, parce que le chemin de fer, coûtant moins à l'Etat, devrait être proportionnellement moins surveillé que la batellerie si dispendieuse. D'autre part, les conditions dans lesquelles la navigation par eau effectue actuellement ses transports et la nature du tra-

(1) Le cinquième, l'année dernière.

(2) En 1903, le Parlement a voté l'exécution de 293.000.000 de fr. de travaux destinés à améliorer la navigation.

fic qui lui est confié, justifient de plus en plus un contrôle sérieux de l'Administration et l'élaboration d'une réglementation des prix de transport à peu près semblable à celle des chemins de fer.

Entre le train de chalands, avançant par la traction électrique ou mécanique sur le canal de Saint-Quentin, et le train de marchandises qui suit la voie parallèle, tous deux chargés des mêmes matières, y a-t-il donc une telle différence qu'il faille soumettre le trafic du second à des règles minutieuses en laissant l'autre entièrement libre ? L'on nous dira que la batellerie n'a pas un monopole comparable à celui des chemins de fer et que les canaux où la traction mécanique ou électrique existe ne sont que l'exception ; ceci est très vrai, pour le moment du moins; mais le seul fait que l'Etat a accordé, en 1880, la gratuité complète, en prenant ainsi à sa charge, dans l'intérêt public, une bonne partie de ce qui devrait constituer le prix normal du transport sur les voies navigables, l'autorise à exiger que les traités particuliers aussi injustes quand il s'agit de transport par fer que de transports par eau, ne soient pas plus la règle pour les uns que pour les autres.

Il y a là une simple question d'équité, car, même en admettant l'interdiction des tarifs de faveur pour la batellerie, l'absence de péage, qui subsistera forcément, sera suffisante pour permettre la lutte, et la permettra même d'autant plus facilement que les moyens de traction deviendront plus perfectionnés et plus pratiques, les transports augmentant ainsi en rapidité et régularité pour un prix de revient moindre.

Dans l'état actuel des choses, il ne nous paraît donc pas particulièrement regrettable que les chemins de fer l'emportent quelquefois sur les canaux et l'on est même en droit de se demander si l'intérêt national, au lieu de pousser à la concurrence artificielle à laquelle nous assistons, ne commanderait pas de chercher un moyen d'assurer les transports à l'intérieur du pays dans des conditions financièrement moins désastreuses.

Loin de nous la pensée de songer à combler les canaux, comme le proposent certains ; il faut tirer, au contraire, de ceux qui existent le meilleur parti, soit en cherchant à améliorer le mode de traction, soit en augmentant les gares d'eaux et les transports mixtes (1).

Mais que l'on ne vienne pas prétendre remédier à l'impuissance des voies ferrées à assurer le trafic d'une façon normale, en créant, à grands frais, de nouveaux canaux sur lesquels le transport sera toujours, malgré tout, effectué d'une façon inférieure pour le public et onéreuse pour l'Etat.

(1) Le raccordement des voies ferrées et navigables est à l'ordre du jour. M. Audiffred, sénateur, a présenté, à ce sujet, une proposition de loi, le 7 février 1907, et M. Janet, dans le rapport des Travaux publics de 1907, lui consacre de nombreuses colonnes. Il a le tort, cependant, de considérer le raccordement comme un remède certain à la concurrence du rail et de l'eau. Si l'Allemagne, qu'il cite en exemple, a des raccordements plus développés que chez nous, il suffit de parcourir le recueil officiel des tarifs spéciaux de l'Etat prussien pour y relever, presque à chaque page et partout où il existe un courant de transport de quelque importance, des tarifs de concurrence à la voie d'eau. On a pu lire, d'autre part, dans le numéro de novembre 1907 de la *Revue économique internationale*, un article du docteur Hugo Boettger, ancien membre du Reichstag, d'où il ressort que la concurrence entre les voies de transport existe, en Allemagne, aussi âpre et méthodique que partout ailleurs, le partage du trafic étant une pure légende, aussi bien là-bas que chez nous.

Il est certain que les chemins de fer sont quelquefois débordés, mais nous avons montré que, dans ce cas, ils doivent, à peu près seuls, faire face à l'accroissement du trafic. Si, d'autre part, il est admis que la voie ferrée, par sa vitesse et sa régularité, est un instrument de transport incontestablement supérieur à la voie d'eau artificielle, et s'il est vrai que les frais d'établissement des chemins de fer, peu à peu couverts par les péages compris dans les tarifs, ne représentent pas, comme ceux des canaux, une perte sèche pour l'Etat, nous nous croyons fondé à combattre l'extension que l'on semble vouloir donner au réseau navigable français : persuadé que les transports doivent devenir de plus en plus rapides, de plus en plus réguliers pour un prix de revient de moins en moins élevé, toutes conditions que la batellerie ne peut, malgré tout, réaliser au même degré que la voie ferrée, nous voyons la solution des crises de transport bien plus dans l'accroissement des lignes de chemins de fer que dans l'établissement de canaux le long de voies ferrées déjà existantes.

Si ces voies ne suffisent plus au trafic, qu'on les double, qu'on les triple, au besoin : la dépense sera certainement moindre pour l'Etat et les résultats commerciaux bien plus avantageux. En vérité, il nous semble absolument insensé de vouloir relier Lyon à Marseille par un canal latéral au Rhône qui coûtera des sommes énormes, alors qu'un résultat supérieur au point de vue de la capacité du trafic et de la célérité du transport pourrait être obtenu par l'adjonction, le long de la ligne déjà existante, d'une ligne nouvelle.

Les tarifs, de leur côté, sont suffisamment réduits pour donner au commerce pleine satisfaction dans la plupart des cas, pour les marchandises lourdes ; pour les marchandises de valeur moyenne, l'écart entre les tarifs de chemins de fer et les frets de la batellerie tient bien plus au péage et aux restrictions résultant de la législation qu'au prix de revient (1) ; mais, de toute façon, ils sont plus sincères, et le public ne peut, comme pour les frets de la batellerie, avoir l'impression qu'il ne paye bon marché que dans la mesure où ses impositions sont augmentées.

Si cependant ces tarifs, bien qu'abaissés au prix de revient, ne sont pas suffisamment minimes pour assurer certain trafic, lorsqu'il s'agit, par exemple, de procurer un fret de sortie abondant de nos grands ports, il appartiendra à l'Etat, par des subsisdes exceptionnels, de permettre aux Compagnies des tarifs d'exportation, ou sim-

(1) « Plus les marchandises ont de valeur, plus l'écart entre le prix de revient du transport et les taxes perçues par les Compagnies s'accentue, ce qui revient à dire que l'élément péage devient prépondérant. L'écart entre les taxes établies d'après les règles ordinaires et le prix des transports par eau sur des voies exemptes de péage, va donc en s'accentuant, et la réduction à faire sur les barèmes généraux pour retenir le trafic concurrencé va en croissant. Mais plus cette réduction est forte, plus sa répercussion sur les prix perçus pour le trafic non concurrencé s'étend et s'accentue par suite de la généralité du tarif, et plus le chemin de fer hésite à proposer des réductions.

« C'est la seule cause qui permette le succès des transports par eau des marchandises de valeur moyenne. Si le chemin de fer pouvait, chez nous, quand cela est nécessaire, abaisser ses tarifs au prix de revient, comme cela se fait dans les pays à exploitation commerciale, il lui serait aisé de consentir, pour ces marchandises, des prix à peu près aussi bas que ceux de la batellerie. Les chemins de fer américains ont enlevé presque tout leur trafic aux canaux pour cette seule raison. » (Colson, *ouvrage cité*, pp. 607 et 608.)

plement spéciaux, suffisamment bas pour permettre à notre industrie et à nos ports de lutter contre l'étranger.

Cette hypothèse de réduction des tarifs par subvention semble peut-être un peu hardie avec le régime des concessions ; l'on ne manquerait pas ainsi, en effet, tout en obtenant une meilleure utilisation des fonds nationaux, ce qui est le point capital, de compliquer les comptes entre Etat et Compagnies, mais elle devient très plausible si l'on suppose le rachat effectué : nous ne ferions alors qu'imiter le Gouvernement allemand qui, malgré le bon marché des transports sur les fleuves qui alimentent le trafic de Hambourg, Brême et Lubeck, a créé des tarifs d'exportation par fer excessivement réduits, dont nous avons précédemment exposé l'économie.

Loin de déplorer que les tarifs spéciaux aient permis aux chemins de fer d'atteindre tous les genres de trafic, il faut se féliciter qu'ils en aient fait un instrument complet qui peut, malgré tout, se suffire à peu près complètement à lui-même, au point de vue financier, et qui n'est impuissant quelquefois à assurer les transports, que parce que l'Etat, au lieu de faire établir de nouvelles lignes en augmentant les gares et le personnel, réserve ses faveurs à la batellerie concurrente.

CONCLUSION

Après avoir examiné dans sa structure la tarification spéciale en France, et avoir déterminé ses tendances économiques par une étude des principaux systèmes de tarification étrangers, nous pouvons résumer brièvement, par un coup-d'œil en arrière, les diverses constatations que nous avons pu faire au cours de ce travail et en tirer nos conclusions.

Il est fort malaisé d'établir un parallèle entre divers systèmes de tarification. Toute comparaison ne peut être fondée et juste que si elle vise des éléments de nature semblable, placés dans des situations équivalentes. Or, les tarifs anglais, allemands, français, américains, etc , ne s'appliquent pas au même trafic : telles marchandises, qui constituent le principal aliment des uns, sont plus rarement l'objet des autres ; la concurrence, soit des canaux, soit de la navigation maritime, soit de la voie de fer, les restrictions administratives, influent tour à tour sur les différents systèmes avec plus ou moins d'effet, de même que les éléments essentiels du trafic, c'est-à-dire la progression de la matière transportable, celle du nombre des consommateurs et du combustible, base de toute l'industrie, ne sont nulle part semblables.

Mais si on ne peut que difficilement comparer les tarifs de deux pays, on peut étudier leurs effets vis-à-vis de l'essor national, et en tenant compte des conditions spéciales à chaque nation, juger de l'influence plus ou moins bonne des uns et des autres.

S'il est vrai que ce mode indirect de comparaison doit donner quelques résultats et permettre un jugement, l'on peut affirmer que la tarification spéciale française sous l'empire de laquelle se font les trois quarts de notre commerce, répond assez bien aux besoins si divers du pays.

Chaque peuple a la tarification que lui imposent ses tendances économiques : les Allemands ont surtout besoin de tarifs spéciaux basés sur le poids, en raison de l'abondance de leurs transports de matières pondéreuses ; les Anglais et Américains, d'autre part, regardent les transports par fer comme une industrie ordinaire et tiennent plus à la vitesse qu'aux bas prix ; mais, quant à nous, la diversité du trafic, la dispersion des centres de production, divers courants commerciaux à canaliser, la concurrence enfin nous obligent à avoir, en France, une tarification très variée.

C'est pourquoi nous avons montré que nos tarifs spéciaux n'étaient compliqués qu'en raison de la variété de ces facteurs, bien moins nombreux en général à l'étranger.

D'autre part, les chiffres attestent que nos tarifs spé-

ciaux assurent au pays un essor économique normal, proportionné à l'augmentation de sa population. Si l'on reprend l'ensemble de la période décennale 1896-1905, on constate que la progression du trafic a été, en France, de 298.000.000 fr. ou 23 % du chiffre initial, contre 590 millions de fr. (soit 26 %) en Angleterre et 1.060 millions, 53,5 % en Allemagne. Mais il faut remarquer que dans le même intervalle de dix années, la population a augmenté de 8 millions en Allemagne (15 %), de 4 millions en Angleterre (10 %), contre 400.000 seulement, soit 1 %, en France. La production houillère, de son côté, a passé: en Allemagne, de 112 millions de tonnes à 174 millions (56 %) ; en Angleterre, de 195 à 236 millions (21 %) ; en France, de 29 à 36 millions (27 %) (1).

Et cependant, bien que la France soit le pays où, pour ces raisons, les écarts de tarifs, dans de semblables comparaisons, devraient être les moins sensibles, la taxe moyenne kilométrique, pendant cet intervalle de dix années, est descendue chez nous de 5 centimes 12 à 4 centimes 5, avec une réduction de 12 % sur le chiffre initial, tandis qu'en Allemagne, la taxe moyenne des marchandises en petite vitesse, est stationnaire depuis 1899 (2). On peut donc soutenir que notre tarification n'est inférieure à aucune tarification étrangère, puisque, toutes propor-

(1) *Revue politique et parlementaire*, p. 399, mai 1907. C'est par erreur que cet article indique, pour la période décennale 1896-1905, une augmentation de population de 800.000 âmes.

(2) En Angleterre, aucune statistique ne fait connaître la taxe moyenne.

tions gardées, elle permet une exploitation plus réellement économique, les taxes décroissant logiquement en raison de l'augmentation du trafic.

Si enfin, nous considérons les tarifs spéciaux non plus comme facteurs de l'essor économique du pays, mais à un point de vue plus restreint, comme éléments de notre tarification, nous les voyons, si l'image n'est pas trop hardie, ouvrir la voie pour permettre plus tard l'établissement de tarifs généraux uniformes plus réduits. Les tarifs doivent évoluer sans cesse, à mesure que l'industrie et les courants commerciaux se modifient. C'est pour juger de l'importance de ces nouveaux besoins et les satisfaire que l'on crée les tarifs spéciaux. Par la force des choses, une réduction faite sur un point provoque d'autres réductions et, peu à peu, par des essais locaux généralisés, l'abaissement progressif des prix de transport se réalise.

Il faut donc toujours partir de cette idée que les tarifs spéciaux, et notamment les prix fermes, n'ont de raison d'être que pour des besoins exceptionnels : du jour où ils se généralisent pour une classe de transports, on peut en conclure qu'un abaissement total est nécessaire et que c'est le tarif général qui doit être modifié.

C'est en tenant plus compte de ce principe que les Compagnies, vivant moins isolées les unes des autres, pourront parvenir à diminuer le nombre des tarifs spéciaux, à corriger leur diversité.

Si, d'autre part, l'on continue à rechercher plus de simplicité dans le recueil des tarifs, et si l'Administration sait avoir, en même temps qu'une certaine fermeté pour éviter des abus toujours possibles, le sens de l'orientation commerciale à imprimer, comme elle l'a fait heureusement pour les tarifs d'exportation, on pourra affirmer que notre tarification spéciale, déjà suffisamment satisfaisante, aura atteint complètement son but qui doit être de permettre aux forces productives du pays leur essor intégral.

Vu, *le président de la Thèse* :
H. BABLED.

Vu, le doyen :
G. BRY.

Vu et permis d'imprimer :
Aix, le 6 mai 1908.
Pour le Recteur empêché,
L'Inspecteur d'Académie délégué,
REGISMANSET.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 13

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE I. — *La tarification française* 15

CHAPITRE II. — *La tarification française des transports de marchandises* 19

CHAPITRE III. — *Les tarifs spéciaux* 24

1° Raisons d'être 24

2° Caractéristiques 33

3° Régime administratif 39

CHAPITRE IV. — *Les différentes sortes de tarifs spéciaux.* 45

Section I. — Les clauses des tarifs spéciaux 46

1° Clause de tonnage et groupage 47

2° Clause d'allongement des délais 54

3° Clause de limitation d'indemnité en cas de retard 59

4° Clause de chargement et de déchargement.... 60

5° Clause de non-garantie 61

6° Clause de station non dénommée 70

7° La soudure 73

Section II. — Les différentes variétés des tarifs spéciaux 78

1° Tarifs d'importation 81

2° Tarifs d'exportation 92

3° Tarifs de transit 102

4° Tarifs de concurrence 109

5° Tarifs communs 114

Pages

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE I. — *Inconvénients des tarifs spéciaux* 123
CHAPITRE II. — *Peut-on supprimer les tarifs spéciaux ?..* 138
CHAPITRE III. — *Défense des tarifs spéciaux* 144
CHAPITRE IV. — *Les systèmes étrangers* 165
Section I. — Pays à tarifs réglementés 166
1° Système belge 167
2° Système italien 172
3° Tarifs allemands 175
Section II. — Pays à tarifs non réglementés 183
1° Chemins de fer anglais 183
2° Chemins de fer américains 190
CHAPITRE V. — *Le rôle des tarifs spéciaux vis-à-vis de la navigation fluviale* 201

CONCLUSION 217

Marseille. — Imprimerie Marseillaise, rue Sainte, 39.